

АСЫ ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ
СОЮЗНИКИ ЛЮФТВАФФЕ

ВОЕННО-ИСТОРИЧЕСКАЯ

БИБЛИОТЕКА

АСЫ ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ СОЮЗНИКИ ЛЮФТВАФФЕ

ВЕНГРИЯ. РУМЫНИЯ. БОЛГАРИЯ.
ХОРВАТИЯ. СЛОВАКИЯ. ИСПАНИЯ

ВОЕННО-ИСТОРИЧЕСКАЯ БИБЛИОТЕКА

МИХАИЛ ЗЕФИРОВ

**АСЫ ВТОРОЙ
МИРОВОЙ ВОЙНЫ
СОЮЗНИКИ ЛЮФТВАФФЕ**

**ВЕНГРИЯ. РУМЫНИЯ. БОЛГАРИЯ.
ХОРВАТИЯ. СЛОВАКИЯ. ИСПАНИЯ**

УДК 355/359
ББК 68.53
3-47

Серия основана в 1998 году

Серийное оформление А.А. Кудрявцева

Подписано в печать 24.07.2002. Формат 84x108^{1/32}
Усл. печ. л. 27,72. Тираж 5000 экз. Заказ № 2249

Зефиров М.В.

3-47 Асы Второй мировой войны: Союзники Люфтваффе: Венгрия. Румыния. Болгария. Хорватия. Словакия. Испания / М.В. Зефиров. — М.: ООО «Издательство АСТ», 2002. — 526, [2] с.: ил. — (Военно-историческая библиотека).

ISBN 5-17-015263-9

Книга рассказывает о венгерских, румынских, болгарских, хорватских, словацких и испанских пилотах, действовавших в ходе Второй мировой войны на стороне Третьего рейха.

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

УДК 355/359
ББК 68.53

© М.В. Зефиров. 2002
© ООО «Издательство АСТ», 2002

Оглавление

Венгрия

Создание венгерской королевской авиации	6
Венгерская авиация в ходе пограничных конфликтов со Словакией и Румынией в 1939 — 40 гг.	24
Венгерская авиация во Второй мировой войне	36
Венгерские асы	136
Аладар де Хеппеш	142
Дьёрдь Дебродь	147

Румыния

Румынская авиация в 1941 — 43 гг.	152
Операция «Приливная волна»	198
Румынская авиация в 1943 — 44 гг.	227
Асы румынской авиации	255
Константин Кантакузино	262
Александру Шербанеску	271
Ион Добран	280
Ион Милу	284
Тудор Грекеану	289

Болгария

Создание болгарской авиации	292
Болгарская авиация во Второй мировой войне	320
Болгарские асы Второй мировой войны	353
Стоян Стоянов	359
Димитар Списаревский	377
Неделчо Бончев	380

Хорватия

Создание хорватской авиации	383
Хорватские пилоты на Восточном фронте	391
Хорватская авиация в боях на Балканах	401
Хорватские асы периода Второй мировой войны	416

Словакия

Словацкая авиация во Второй мировой войне	418
Словацкие асы	441
Франтишек Циприх	443

Испания

Испанские пилоты на Восточном фронте	455
Испанские пилоты, одержавшие победы в боях на Восточном фронте	468
Анхель Салас Ларрасабаль	472
Хулио Сальвадор Диас-Бенхумеа	504

Приложения

1. Воинские звания в венгерской авиации и их соответствие воинским званиям в Люфтваффе	507
2. Воинские звания в румынской авиации и их соответствие воинским званиям в Люфтваффе	508
3. Воинские звания в болгарской авиации и их соответствие воинским званиям в Люфтваффе	509
4. Воинские звания в хорватской авиации и их соответствие воинским званиям в Люфтваффе	510
5. Воинские звания в словацкой авиации и их соответствие воинским званиям в Люфтваффе	511
Библиография	512
Алфавитный указатель	514

Во Второй мировой войне вместе с Люфтваффе участвовала и авиация стран, присоединившихся к пакту «Берлин — Рим — Токио», а также добровольцы из других европейских стран, и в т.ч. из оккупированных Третьим рейхом, воевавшие как в своих национальных эскадрильях, так и в обычных эскадрильях Люфтваффе.

При этом надо отметить, что слово «союзники», вынесенное в название этой книги, весьма условно, поскольку оно подразумевает равноправные отношения и определенное взаимное доверие между теми, кто называет себя союзниками, о которых в данном случае можно говорить лишь с существенными оговорками.

В ходе Второй мировой войны союзники Третьего рейха занимали неоднозначные позиции. Так, Болгария, объявив в декабре 1941 г. войну США и Великобритании, в то же время до сентября 1944 г. поддерживала дипломатические отношения с Советским Союзом. И наоборот, Венгрия, чья авиация активно участвовала в боях на Восточном фронте, весной 1943 г. запретила Люфтваффе привлекать своих пилотов, проходивших переподготовку во Франции, к боевым вылетам против западных союзников. Затем в начале сентября 1943 г. венгерское руководство вообще заключило с командованием американской и английской авиации секретное соглашение о том, что если оно не будет бомбить цели на территории Венгрии, то взамен венгерская авиация не станет препятствовать пролету их бомбардировщиков через воздушное пространство страны.

По-настоящему дружескими трудно было назвать и отношения между самими странами—союзницами Третьего рейха, имевшие серьезные территориальные претензии друг к другу. Так, сначала в марте 1939 г. между Венгрией и Словакией произошел пограничный военный конфликт, а затем в конце августа 1940 г. только вмешательство Германии и Италии помогло избежать полномасштабной войны между Венгрией и Румынией.

Учитывая все это, неудивительно, что руководство Третьего рейха не до конца доверяло своим союзникам, и, как следствие, командование Люфтваффе долгое время отказывалось предоставлять им современные самолеты, о чем те регулярно просили.

Венгрия

Создание венгерской королевской авиации

После поражений в австро-прусской и австро-итальянской войнах 1866 г. Австрийская империя была ослаблена и потому была вынуждена пойти навстречу венгерскому дворянству, потребовавшему государственной самостоятельности для Венгрии, до этого времени входившей в состав империи. В 1887 г. было подписано соглашение, по которому все области империи были разделены между Австрией и Венгрией, и оба государства образовали двуединую монархию — Австро-Венгрию, объединенную властью «императора австрийского и короля венгерского». Общим законодательным учреждением нового государства были объявлены «делегации», выбираемые на один год в равном числе рейхсратом Австрии и сеймом Венгрии.

В силу государственного устройства Австро-Венгрии ее вооруженные силы состояли из трех частей — общеимперской армии (K.u.K. Heer), австрийского ландвера (Landwehr) и венгерского гонведа (Honvédség). Во время Первой мировой войны авиация Австро-Венгрии не была самостоятельным родом войск и все эскадрильи были частью общеимперской армии. Хотя основу их личного состава составляли австрийцы и венгры, в них в небольших количествах служили и представители других наций, проживавшие на территории империи: поляки, чехи и словаки.

В ходе Первой мировой войны Австро-Венгрия начала испытывать серьезные затруднения, в частности с продовольственным снабжением, усугубленные отказом Венгрии делиться своими запасами с Австрией. В связи с затяжкой войны и ростом нищеты внутри империи значительно усилились национальные противоречия, а под влиянием революции, произошедшей в феврале 1917 г. в России, начался быстрый рост революционных настроений. В таких условиях общеимперская армия, отличавшаяся крайне пестрым национальным составом¹, все более теряла боеспособность. В результате

¹ Например, 4-я армия к началу Первой мировой войны насчитывала 100 тыс. чехов и словаков, 50 тыс. австрийцев, 40 тыс. венгров и 20 тыс. поляков, сербов, хорватов и итальянцев.

осенью 1918 г. восстание в армии и революции в Чехии, Галиции и ряде других национальных областей привели к распаду Австро-Венгерской империи, из состава которой выделился ряд самостоятельных государств.

В ноябре 1918 г. было объявлено о создании Венгерской республики. Тогда же, несмотря на царившую вокруг неразбериху, были созданы первые венгерские эскадрильи. Поскольку большинство самолетов из эскадрилий бывшей общеимперской армии по различным причинам не смогли вернуться с фронта, для укомплектования вновь формируемых эскадрилий использовались самолеты, находившиеся на авиазаводах и в учебных центрах. Сделать это было довольно просто, так как большинство предприятий авиационной промышленности бывшей Австро-Венгерской империи располагались именно на венгерской территории.

Основным из них был авиазавод UFAG (Ungarische Flugzeugwerke AG) в г. Альбертфальва (Albertfalva). Кроме него, самолеты собирались на заводе фирмы MAG (Magyar Általános Gépgyár) в г. Матьяшфёльд (Mátyásföld) и на заводе «Ungarische Lloyd Flugzeuge und Motorenfabrik» в г. Асод (Aszód), в 33 км северо-восточнее Будапешта. На заводе фирмы MAG в Будапеште и на заводе фирмы MARTA в г. Арад¹ производились авиационные двигатели. Всего в 1914 — 18 гг. на венгерских заводах было изготовлено 2029 различных самолетов и 1146 авиадвигателей.

За те пять месяцев, в течение которых у власти находилось правительство Михала Кароли (Mihaly Karolyi)², были созданы шесть венгерских эскадрилий. Однако все они находились еще в стадии формирования, когда в Венгрию вторглись румынские и чехословацкие армии, и потому не смогли принять участия в обороне страны.

23 марта 1919 г. в результате народного восстания в восточных районах страны была образована Венгерская социалистическая

¹ Ныне находится на территории Румынии.

² Родился в 1875 г. С 1905 г. он был депутатом венгерского сейма от Независимой партии. Летом 1919 г. эмигрировал во Францию. В июле 1944 г. он обратился в советское посольство в Лондоне с предложением сформировать из венгерских военнопленных, находящихся в Советском Союзе, пехотную бригаду для борьбы с Третьим рейхом. Однако это предложение было отклонено. Умер в 1955 г.

республика, правительство которой возглавил Бела Кун (Bela Kun)¹. Оно учредило собственные венгерские Красные военно-воздушные силы, подчинявшиеся 37-му департаменту министерства обороны. Они состояли из девяти эскадрилий — 1 — 8-я эскадрильи были приданы пехотным дивизиям, сформированным из добровольцев, а 9-я эскадрилья использовала гидросамолеты.

Во второй половине апреля в г. Арад, находившемся на оккупированной французскими войсками территории, было создано временное венгерское правительство. Его возглавил князь Дьюла Карольи (Gyula Károlyi), пользовавшийся поддержкой французов.

В мае 1919 г. временное правительство Карольи перебралось в г. Сегед (Szeged), где из остатков венгерских армейских частей и жандармерии, а также вооруженных отрядов поддерживавших его политических партий начало формировать свою армию. 6 июня в Сегед прибыл вице-адмирал Миклош Хорти (Miklós Horthy)², ко-

¹ Родился в 1886 г. в семье венгерских евреев. В начале 1914 г., когда Кун работал в страховой компании в г. Коложвар (Kolozsvár), было обнаружено, что он незаконно присваивал себе часть полученных взносов. Избежать наказания Куну удалось, только вернув все деньги. В начале Первой мировой войны он был призван в австро-венгерскую армию и весной 1916 г. на Восточном фронте попал в плен. После разгрома Венгерской социалистической республики жил в Советском Союзе, где затем в 1939 г. был арестован и расстрелян.

² Родился 18.06.1868 г. в фамильном поместье в местечке Кендереш, в 38 км юго-восточнее Сольнока. Он стал пятым по счету ребенком, родившимся в семье Иштвана Хорти и его жены Паулы Халлашь (Paula Hallasy), а всего у него было шесть братьев и две сестры. В 1882 г. Миклош Хорти поступил в военно-морскую академию в г. Фиума (ныне г. Риека в Хорватии), но при этом ему было очень трудно получить на это согласие своих родителей. Дело в том, что в 1880 г. его старший брат Бела, также учившийся в этой академии, получил во время маневров тяжелое ранение и умер. В ноябре 1889 г. Хорти было присвоено звание сублейтенанта, и он был назначен на корабль «Taurus». Летом 1892 г. он был переведен на корвет «Saida», на котором стал самым младшим по возрасту из десяти офицеров. На его борту Хорти совершил дальний поход, побывав в Индии, Австралии и Новой Зеландии. Осенью 1894 г. он был назначен в военно-морской технический комитет, который возглавлял вице-адмирал барон Герман Шпаун (Hertmann Spaun). В составе этого комитета Хорти занимался вопросами строительства новых кораблей и побывал в Германии,

тому Карольи ¹ предложил пост военного министра в своем правительстве. Уже на следующий день по предложению Хорти был издан декрет о создании национальной венгерской армии.

Англии и Испании. Затем он неожиданно был назначен командиром учебного парусного судна «Artemisia», а спустя четыре месяца был переведен в морскую секцию военного министерства в Вене, где работал в качестве переводчика с немецкого языка на венгерский. После этого Хорти вернулся на флот, получив назначение на должность командира торпедного катера «Sperber». 22.07.1901 г. в г. Арад состоялась его свадьба с Магдой Пургль (Magda Purgly). Затем Хорти некоторое время был командиром торпедного катера «Kranich», после чего служил на линейном корабле «Habsburg», а 08.07.1908 г. он был назначен командиром корабля «Taurus». В 1909 — 14 гг. Хорти занимал должность морского флигель-адъютанта императора Австро-Венгрии Франца Иосифа I, к которому он относился с большим уважением. После этого он принял под командование линейный корабль «Habsburg», бывший флагманским кораблем 3-й линейной дивизии. Этот корабль был устаревшим, и Хорти был не очень доволен таким назначением. Его первой боевой задачей в ходе начавшейся мировой войны стало укрепление Пола, бывшей главной базой австро-венгерского флота. 01.12.1914 г. Хорти был назначен командиром броненосного крейсера «Novara», который на тот момент был одним из самых быстроходных кораблей австро-венгерского флота. В мае 1915 г. крейсер «Novara», замаскированный под торговое судно, обеспечил проход немецкой подводной лодки U8 под командованием лейтенанта Эрнста фон Войта (Ernst von Voight) из Пола через Адриатическое и Ионическое моря и далее к проливу Дарданеллы. За успешное выполнение этого задания Хорти был награжден немецким Железным Крестом. 15.05.1917 г. он участвовал в сражении в проливе Отранто. В 10.10 снаряд, выпущенный одним из английских крейсеров, угодил в боевую рубку «Novara». Пять осколков попали Хорти в ногу, он также был легко контужен. После излечения он был назначен командиром линкора «Prinz Eugen». 01.03.1918 г. в чине контр-адмирала Хорти был назначен командующим Адриатическим флотом Австро-Венгрии. После распада империи оставшиеся корабли австро-венгерского флота 31.10.1918 г. по его приказу были переданы Национальному совету Словении, Сербии и Хорватии. В ноябре 1918 г. Хорти вернулся в свое родовое поместье в Кендереше, где пользовался огромной популярностью у местного населения. Поскольку он совершенно спокойно один гулял по городу, местная жандармерия попыталась выделить ему специальную охрану, но Хорти отказался, сказав, что ему нечего бояться.

¹ Затем в течение длительного времени он был одним из наиболее доверенных лиц адмирала Хорти.

12 июля правительство Карольи ушло в отставку, передав свои полномочия правительству, которое возглавил Дёжо Абрахам-Паттантьуш (Dezső Ábrahám-Pattantyis). В тот же день новое правительство назначило вице-адмирала Хорти верховным главнокомандующим национальной армией. К концу месяца он смог объединить раздробленные части и отряды антикоммунистических сил в единую армию. Она располагала уже достаточным количеством самолетов, при этом все новые и новые самолеты прибывали из районов, ранее подконтрольных Венгерской социалистической республике.

В конце июля части венгерской Красной армии прекратили сопротивление румынским войскам восточнее Будапешта на линии фронта в районе реки Тиса и коммунистическое правительство Белы Куна бежало в Австрию. 31 июля 1919 г. Совет рабочих Будапешта избрал новое правительство во главе с одним из лидеров Социал-демократической партии Дьюлой Пейдлом (Gyula Peidl), которое сразу же отменило революционные трибуналы, распустило Красную гвардию и освободило всех политических заключенных. Одновременно были восстановлены прежние полицейские подразделения, начался возврат прежним владельцам имущества, конфискованного коммунистами.

3 августа румынские войска вошли в Будапешт, и в тот же день группа антикоммунистически настроенных венгерских солдат и офицеров во главе с Иштваном Фридрихом (István Friedrich) ворвалась в здание сейма, свергнув социал-демократическое правительство Пейдла. 6 августа правительство Фридриха восстановило монархию и объявило регентом¹ Венгрии эрцгерцога Йозефа Августа Габсбурга. В результате переговоров между правительствами Иштвана Фридриха и Абрахама-Паттантьуша последнее 19 августа ушло в отставку, и в стране, наконец, было образовано единое правительство.

Тем временем 8 августа румынские войска оккупировали уже город Дьёр (Győr), в 112 км северо-западнее Будапешта. После того как в руках румынских властей оказалась большая часть территории Венгрии, они начали безжалостное разграбление страны. Все захваченное военное снаряжение и оборудование военных заводов и

¹ От лат. *regentis* (правящий) — временный правитель государства вместо монарха.

фабрик отправлялось в Румынию. В сентябре румыны полностью демонтировали и вывезли оборудование артиллерийского завода в Дьёре, такая же участь ждала и венгерские авиазаводы.

Однако в это время в дело вмешались Англия и Франция. Так называемый Союзный мирный комитет организовал Венгерскую союзническую военную миссию, а Высший консультативный совет обязал Румынию сначала 11 октября вывести свои войска из района Дьёра, а затем 13 ноября оставить и Будапешт. Выполняя это решение, румынские власти тем не менее продолжали вывозить из Венгрии все, что могли. Всего до апреля 1920 г., когда румынские войска окончательно покинули венгерскую территорию, в Румынию было отправлено 54130 железнодорожных вагонов с различным имуществом и материалами.

16 ноября 1919 г. части венгерской национальной армии, возглавляемые Хорти, вошли в Будапешт. После длительных переговоров между политическими партиями было образовано коалиционное правительство во главе с Каролом Хусаром (Károly Huszár), которое было признано странами Антанты¹.

В конце года в рамках реформированного военного министерства Венгрии был создан 37-й «воздушный» департамент, которому было поручено заниматься всеми проблемами, связанными с авиацией. И до февраля 1920 г. удалось сформировать три эскадрильи, которые были размещены на аэродромах Сегед, Сомбатхей (Szombathely) и Шиофок (Siófok).

25 — 26 января 1920 г. состоялись выборы в венгерский сейм, на которых победили Христианский национальный союз и Партия мелких фермеров, представлявшие практически все слои венгерского общества. Страна получила законно избранное правительство, и его представители сразу отправились в Париж для мирных переговоров с Верховным командованием Антанты.

Когда в феврале стало ясно, что страны-победительницы намерены запретить Венгрии иметь военную авиацию, венгерское воен-

¹ Название тройственного союза Англии, Франции и России образовано от фр. *entente* (согласие). В ходе Первой мировой войны к Антанте примкнули Япония (1914), Италия (1915) и США (1917), а также ряд других государств — Бельгия, Греция, Португалия, Сербия и др. После Октябрьской революции 1917 г. Россия вышла из Антанты.

ное министерство во главе с адмиралом Хорти предприняло попытку обойти подобный запрет. Было принято решение о передаче самолетов венгерской национальной армии под начало 2-го департамента министерства торговли, отвечавшего за воздушные перевозки. Для этого была создана авиакомпания MAEFORT (Magyar Aerofofgalnis R. T.), и все военные самолеты были включены в нее уже как гражданские. При этом с них сняли все вооружение и нанесли гражданские регистрационные коды.

2 февраля по требованию стран Антанты эрцгерцог Йозеф Август Габсбург ушел с поста регента. Наиболее приемлемым для всех кандидатом на этот пост оказался Хорти. 1 марта 1920 г. в венгерском сейме прошли выборы, и он набрал 131 голос из 141. В тот же день вице-адмирал Миклош Хорти принес присягу и был провозглашен регентом Венгрии вплоть *«до окончательного определения судьбы венгерской короны»*.

Институт регентства не был чем-то новым для Венгрии и впервые появился в ней еще в XV веке. По новой венгерской конституции 1920 г. регент (Főméltóságú) был главой государства и верховным главнокомандующим армией, и его фигура являлась неприкосновенной. Он должен был представлять страну на международной арене и осуществлять исполнительную власть через назначаемых им министров. Регент имел право законодательной инициативы, право созывать и распускать сейм, но в то же время не мог накладывать вето на принимаемые им решения. Объявление войны или заключение мира допускалось только с санкции сейма.

4 июня 1920 г. представители Венгрии и стран Антанты подписали Трианонский мирный договор. Согласно ему Венгрия потеряла две трети своей прежней территории, которая с 282 тыс. км² уменьшилась до 93 тыс. км², при этом общая численность населения сократилась с 18 млн до 9,5 млн человек, а 3,263 млн венгров после этого оказались на территории иностранных государств. Численность венгерской армии ограничивалась 35 тыс. человек, ей было запрещено иметь самолеты, дирижабли, танки, артиллерийские орудия калибром более 105 мм и зенитные орудия. Все венгерские военные корабли; за исключением шести небольших сторожевых судов, были конфискованы. Венгрии было запрещено иметь производство для выпуска боевых самолетов, пороха и артиллерийских орудий. Одновременно были наложены ограничения на численность жандармерии, полиции и пограничной стражи.

Эти меры, по мнению Антанты, должны были обеспечить военную безопасность двух недавно созданных стран, имевших общую границу с Венгрией, — республики Чехо-Словакии ¹ и королевства Сербии, Хорватии и Словении ². В то же время совершенно не принималось во внимание, что военный потенциал Румынии, граничащей с Венгрией с востока, увеличился вдвое.

Поскольку Трианонский договор формально вступал в силу лишь после ратификации всеми подписавшими его странами, Венгрия получила около года, чтобы попытаться сохранить то, что еще можно было сохранить. В результате в начале 1921 г. самолеты 3-й эскадрильи были переданы в авиакомпанию MAEFORT. Одновременно в рамках т.н. операции «Е» лучшие самолеты были разобраны и спрятаны в зданиях, зернохранилищах, сараях и т.п., расположенных на территории именитых надежных людей, то же самое было сделано и с авиадвигателями.

27 марта 1921 г. из Швейцарии в Будапешт неожиданно вернулся король Шандор IV. Поскольку с самого начала ни для кого не было секретом, что Венгрия была вынуждена согласиться на унижительные условия Трианонского договора только под мощнейшим давлением со стороны Антанты и что она не смирится с таким положением, возвращение короля было расценено, как начало реставрации власти династии Габсбургов, а вместе с ней и прежней империи. Поэтому усилиями Франции была создана т.н. Малая Антанта — группировка, в которую вошли королевство Румыния, республика Чехо-Словакия и королевство Сербии, Хорватии и Словении ³.

Венгрия оказалась практически в полной изоляции — три из четырех граничащих с нею государств заключили между собой военно-политический союз, направленный против нее. Их войска были сосредоточены на венгерских границах, и над страной нависла реальная угроза вторжения, противостоять которому у нее не было сил. В такой ситуации 22 октября 1921 г. адмирал Хорти направил королю письмо, в котором просил его оставить Венгрию ради сохра-

¹ В то время название этого государства писалось именно так, и лишь позднее в обиход вошло слитное написание — Чехословакия.

² В 1929 г. получило название королевство Югославия.

³ Франция предполагала привлечь в Малую Антанту и Польшу, но та, несмотря на тесные отношения со всеми тремя входящими в нее странами, так официально и не вошла в эту группировку.

нения ее независимости. Королю ничего не оставалось, как прислушаться к словам Хорти, и через день на борту английского монитора «Глоуворм» («Glowworm») Шандор IV вместе с семьей и небольшой свитой покинул страну. В Черном море король пересел на другой корабль, который доставил его на португальский остров Мадейра, где затем 1 апреля 1922 г. он скоропостижно скончался.

Тем временем, 26 июля 1921 г., венгерский сейм ратифицировал Трианонский договор, и все его ограничения вступили в силу. Всего под эгидой Авиационной наблюдательной комиссии во главе с французским полковником Барро (Barres) было уничтожено 119 самолетов, 77 авиационных двигателей и более 200 воздушных винтов. Такая же участь постигла и наиболее сложные станки венгерских авиационных заводов, хотя в условиях договора об этом не было ни слова. От комиссии Барро не укрылось, что авиакомпания MAEFORT служила прикрытием для сохранения военных самолетов, и потому 31 декабря 1921 г. она была ликвидирована.

В августе 1921 г. все еще существовавший 2-й департамент министерства торговли был преобразован в 11-й воздушный департамент в рамках того же министерства. Его руководителем стал опытный военный летчик полковник (ezredes)¹ Иштван Петроць (István Petróczy), участвовавший в Первой мировой войне. Он считал, что необходимо использовать немецкий опыт, т.е. создавать гражданские авиакомпании и сеть гражданских авиалиний. Эти действия не были запрещены условиями Трианонского договора и потому могли вполне использоваться для скрытой подготовки будущих военных летчиков.

Предложение Петроца было принято, и в 1922 г. на аэродроме Сегед начались систематические тренировки летчиков, которыми руководил капитан (százados) Ласло Харь (László Háry). В 1924 г. на аэродроме Сомбатхей была создана государственная авиашкола, которую возглавил подполковник (alezredes) Вальдемар Кенеше (Waldemár Kenese)².

10 апреля 1924 г. с разрешения венгерского правительства в рамках министерства торговли было образовано Воздушное управле-

¹ Воинские звания венгерской авиации и их соответствие званиям Люфтваффе см. в приложении.

² Смarta 1938 г. по 1.02.1939 г. генерал-майор Кенеше занимал пост инспектора авиации в Генеральном штабе венгерской армии.

ние (Légügyi Hivatal, сокр. LÜH), которое возглавил подполковник Кароль Вассель (Károly Vassel). Под его руководством на территории Венгрии была создана сеть аэродромов, и к декабрю 1927 г. численность персонала LÜH составляла уже 548 человек.

В марте 1927 г. было объявлено о том, что военная наблюдательная комиссия союзников завершила свою деятельность в Венгрии. Практически в то же самое время Великобритания, Франция, Италия и Япония, с одной стороны, и Венгрия — с другой, подписали Парижское воздушное соглашение, которое, по существу, снимало все ограничения на развитие гражданской авиации и авиапромышленности.

На тот момент в Венгрии не осталось предприятий, способных выпускать самолеты. Только в Сегеде имелся небольшой ремонтный завод, на котором еще возможно было наладить сборку самолетов, но который совершенно не годился для производства двигателей. В результате выпуск самолетов был возобновлен на машиностроительном заводе MAG, а в 1928 г. фирме Weiss Manfred Company (сокр. WM) было поручено производство авиадвигателей и планеров.

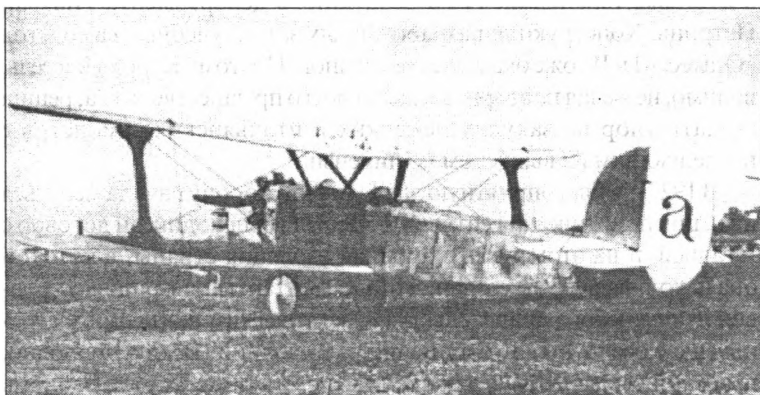
Надо отметить, что в предыдущие годы венгерские власти пытались наладить производство самолетов собственной конструкции, но все эти попытки закончились ничем. Так, в 1923 г. после неудачи с тренировочным самолетом «Себень» («Szebeny») был отправлен в отставку начальник 11-го воздушного департамента Иштван Петроц. Конструкция разработанных затем учебных самолетов «Ogavesz» I и II тоже оказалась неудачной. Поэтому Кароль Вассель, видимо, не желая повторить участь своего предшественника, решил сделать упор на закупку немецких и итальянских самолетов с последующим их выпуском по лицензии.

В 1927 г. в благоприятную для Венгрии сторону начала меняться и внешнеполитическая ситуация. 5 апреля был подписан договор с Италией, и на этом международная изоляция страны, в которой она находилась после создания Малой Антанты, завершилась. Главой итальянского правительства и фактическим диктатором страны еще с осени 1922 г. был Бенито Муссолини (Benito Mussolini), имевший свои планы в отношении Балкан и потому видевший в Венгрии своего союзника.

Установление отношений с фашистской Италией позволило Венгрии задуматься о значительном увеличении своей авиации.



**Самолет Oravec I H-MAAB,
аэродром Матьяшфёльд, весна 1924 г.**



**Самолет Udet UI2 из государственной авиашколы в Сомбатхее,
1925 г.**

В апреле 1928 г. князь Иштван Бетлен (István Bethlen) во время визита в Рим передал Муссолини просьбу регента Хорти о поставке в Венгрию 400 самолетов. Уже к концу 1928 г. численность личного состава венгерской авиации возросла до 1189 человек.

16 декабря 1928 г. Кароль Вассель, получивший к этому времени уже звание генерал-лейтенанта (altábornagy), был назначен инспектором авиации. Это была должность, которой официально не существовало, так как Венгрия пока еще внешне соблюдала обязательство не иметь военной авиации. Сменил же Васселя на посту начальника LÜH полковник Генерального штаба (Vezérkarvezredes) Венгерской королевской армии (Magyar Királyi Honvédség, сокр. MKH) доктор Дьёрдь Ракоши (György Rákosi).

Работая вместе, Вассель и Ракоши создали школу самолето- и двигателестроения, исследовательский институт авиационной медицины и авиационную метеослужбу. В составе LÜH были сформированы девять эскадрилий, которые существовали тогда под прикрытием: национальной авиашколы в Сомбатхее (сокр. REGVI), аэроклуба в Дебрецене (сокр. DAC), аэроклуба «Матра» в Мишкольце (сокр. MAC), аэроклуба округа Шомодь (сокр. SAC), спортивного авиационного общества технологического университета в г. Эрд, в нескольких километрах юго-западнее Будапешта (сокр. MSrE), Будапештского спортивного общества в Матьяшфёльде (сокр. BSE) и опытной авиагруппы (Repülő Kísérleti Csoport) в Секешфехерваре.

Еще в конце 1927 г. у голландской фирмы «Фоккер» были приобретены лицензии на двухместный самолет общего назначения Fokker C.V. и пассажирский F.VIII с двумя двигателями Бристоль «Юпитер» (Bristol «Jupiter»), а у немецкой фирмы «Хейнкель» — лицензия на биплан Heinkel HD22. Все они должны были стать учебными самолетами для будущих пилотов истребителей и бомбардировщиков. И вот год спустя, в декабре 1928 г., их выпуск был налажен на заводах MAG и WM, а для производства двигателей «Юпитер» в нескольких километрах южнее Будапешта в городке Чепель (Csepel)¹ был построен специальный завод.

В 1930 г. был сделан первый шаг к милитаризации венгерской авиации — для персонала LÜH была введена форменная одежда. В том же году Италия, предоставив Венгрии торговый кредит, поставила ей самолеты Fiat CR.20 и Caproni Ca.101. Для маскировки

¹ Ныне Чепель входит в городскую черту Будапешта.

истинного назначения этих самолетов, первый из которых был истребителем, а второй бомбардировщиком, в рамках LÜH были созданы 1-я и 2-я секции аэрофотосъемки, секция метеоразведки и группа пассажирских самолетов.

В 1933 — 34 гг. венгерские власти решились уже на открытое нарушение условий Трианонского договора, установив на самолеты LÜH пулеметы кал. 8 мм, выпускавшиеся венгерской фирмой «Gebauer». Фактически самолеты были превращены из гражданских в военные, но при этом все они еще имели на борту гражданские регистрационные коды.

Хорти стремился восстановить военный паритет Венгрии с окружающими ее странами Малой Антанты. Естественно, что Чехословакия, Югославия и Румыния прекрасно понимали это и потому принимали соответствующие меры. В 1934 г. в составе военной авиации Чехословакии было 546 самолетов, Югославии — 470, Румынии — 773, в то время как Венгрия имела в своем распоряжении только 200.

Тем временем военно-политическая ситуация в Европе претерпевала кардинальные изменения. В июле 1932 г. в Германии на выборах в рейхстаг убедительную победу одержала национал-социалистическая партия во главе с Адольфом Гитлером, получившая 230 мест. После новых выборов, проведенных в ноябре того же года, количество мест нацистов в рейхстаге сократилось до 196, но это уже не могло изменить их положения как ведущей политической партии страны. В результате 30 января 1933 г. президент Пауль фон Гинденбург (Paul von Hindenburg) назначил новым рейхсканцлером Германии Адольфа Гитлера, поручив ему сформировать коалиционное правительство.

На выборах 5 марта 1933 г. нацисты получили 44% голосов, что позволило им увеличить число своих мест в рейхстаге до 288. Теперь они с учетом поддерживавших их депутатов из числа националистов имели 52% голосов в рейхстаге и могли принимать необходимые им законы. Уже 24 марта рейхстаг принял закон «О защите народа и рейха» (Gesetz zur Erhebung der Not von Volk und Reich), существенно ограничивавший права рейхстага и одновременно расширявший полномочия имперского правительства. После того как 2 августа 1934 г. Пауль фон Гинденбург умер, рейхстаг отменил пост рейхспрезидента, и с этого времени Гитлер, сосредоточив в своих руках всю власть, стал полновластным главой страны.



**Самолеты CR.20bis вскоре после прибытия в Венгрию,
аэродром Сомбатхей, 1932 г.**



**Самолет Heinkel HD.22 H-MBEN,
аэродром Сегед, июль 1937 г.**

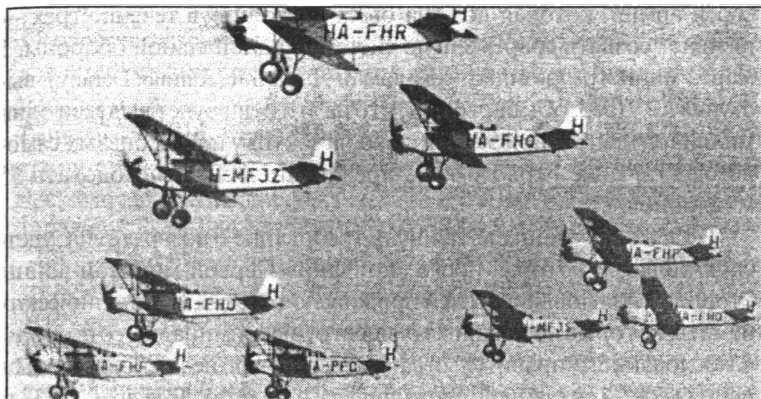
Сразу же после прихода к власти Гитлер начал проводить политику, направленную на восстановление военного потенциала Германии. В марте 1935 г. была введена всеобщая воинская повинность, одновременно было объявлено об увеличении численности вермахта до 550 тыс. человек и о создании Люфтваффе, что было прямым нарушением условий Версальского договора, заключенного 28 июня 1919 г. между странами Антанты и проигравшей Первую мировую войну Германией. В июне 1935 г. было подписано англо-германское морское соглашение, в котором Англия фактически признавала денонсацию Версальского договора.

В марте 1936 г. части вермахта вошли в Рейнскую демилитаризованную зону¹. В конце июля того же года в Испании вспыхнул военный мятеж. Германия и Италия, поддержавшие мятежников во главе с генералом Франко, начали оказывать им крупномасштабную военную помощь. 25 октября 1936 г. между Германией и Италией был заключен военно-политический союз, получивший наименование «Ось Берлин — Рим». Спустя год, 7 сентября 1937 г., Германия официально денонсировала Версальский договор.

В таких условиях режим Хорти, взявший курс на сотрудничество с Германией и Италией, тоже все менее и менее оглядывался на военные ограничения, установленные Трианонским договором. В течение 1935 — 36 гг. были сформированы восемь бомбардировочных эскадрилий (Bombázoszázad, сокр. B.Szd.), три истребительных эскадрильи (Vadászszázad, сокр. V.Szd.) и три эскадрильи тактической авиаразведки (Közelfelderítőszázad, сокр. Köz.Szd.). В 1936 — 37 гг. в страну начались крупные поставки авиационной техники из Италии и Германии. Всего Венгрия импортировала 76 итальянских истребителей CR.32 и 190 немецких самолетов, среди которых были 66 бомбардировщиков Junkers Ju-86K-2, 46 многоцелевых He-46E-2 и 18 самолетов-разведчиков He-70K. К 1937 г. в составе венгерской авиации было 25 эскадрилий и 255 военных самолетов.

В 1938 г. венгерское правительство, пользуясь моральной поддержкой Германии и Италии и игнорируя все внешнеполитические последствия, приняло программу кардинальной модернизации

¹ Включала территорию по левому берегу Рейна и полосу шириной 50 км по его правому берегу, на которой Германии запрещалось размещать войска, строить военные укрепления и проводить маневры.



**Самолеты Fokker C.Vd,
на борту которых еще панесены гражданские коды,
лето 1938 г.**



**Истребители Fiat CR.32 из 1/2. V.Szd. «Ludas Matyi»,
на переднем плане — самолет с бортовым номером V.169,
аэродром Бёрдэнд (Börgönd), 1938 г.**

своей армии, которая должна была позволить в течение трех — пяти лет создать современную систему национальной обороны. 5 марта министр-президент ¹ Кальман Дараньи (Kálmán Darányi), выступая в г. Дьёр, объявил о том, что на эти цели будет выделен один миллиард пенгё ², при этом только на закупку новых боевых самолетов в течение первого года предполагалось израсходовать 55 миллионов.

В 1938 г. Германия выдвинула требование о возврате ей Судетской области, которая после окончания Первой мировой войны отошла Чехословакии. В ней проживало около 3,3 млн этнических немцев, которые постоянно заявляли о дискриминации со стороны чехословацкого правительства. Гитлер не мог не воспользоваться напряженной ситуацией, сложившейся в Судетах. В феврале 1938 г. он обратился к рейхстагу с призывом *«обратить внимание на ужасающие условия жизни немецких братьев в Чехословакии»*. Английский премьер-министр Невилл Чемберлен (Nevill Chamberlian) и Эдуард Даладьё (Eduard Daladier), возглавлявший французское правительство, фактически согласились с требованиями Гитлера, надеясь, что это умиротворит его и в конечном итоге поможет избежать большой войны в Европе.

29 сентября 1938 г. в Мюнхене состоялась встреча Гитлера, Муссолини, Даладьё и Чемберлена, на которой было достигнуто согласие о расчленении территории Чехословакии. В ночь с 29 на 30 сентября Чемберлен и Даладьё фактически принудили чехословацкого президента Эдуарда Бенеша (Eduard Beneš), который при этом сам не был допущен на мюнхенскую встречу, принять условия Германии. И на следующий день текст соглашения, по которому Судетская область в срок с 1 по 10 октября 1938 г. подлежала передаче Германии, был подписан.

Кроме того, согласно Мюнхенскому соглашению Чехословакия в течение трех месяцев была обязана удовлетворить и территориальные претензии Венгрии и Польши. 6 ноября 1938 г. венгерские части, которые возглавлял лично адмирал Хорти, пересекли чехословацкую границу в районе г. Комаром (Komárom). А

¹ Так в Венгрии назывался пост главы правительства (премьер-министра).

² Пенгё (pengő) — венгерская денежная единица того периода. В настоящее время денежная единица Венгрии — форинт.

11 ноября они вошли в г. Кашша (Kassa)¹, который для венгров является особым местом, так как в нем находится могила национального героя Венгрии князя Ференца Ракоши (Ferenc Rákóczi)². Венгрия сделала первый шаг к восстановлению своих прежних границ, аннексировав южную часть Словакии, заселенную этническими венграми, в результате чего ее территория увеличилась на 11927 км², а население — на 1,03 млн человек.

1 января 1939 г. распоряжением регента Венгрии вице-адмирала Хорти были учреждены Венгерские королевские военно-воздушные силы (Magyar Királyi Honvéd Légierő, сокр. МКНЛ), ставшие самостоятельным родом войск. Возглавил их полковник Ласло Харь, а начальником Генерального штаба стал полковник Ференц Сентнемедь (Ferenc Szentnémedy).

Организационная структура МКНЛ выглядела следующим образом:

- два самолета составляли пару (Géppár);
- три самолета образовывали звено (Raj);
- эскадрилья (Század) состояла из 9 — 12 самолетов;
- авиагруппа (Osztály) имела две — три эскадрильи;
- авиаполк (Ezred) включал две — три авиагруппы;
- авиабригада (Repülődangar) состояла из трех — шести авиагрупп.

Высшим же объединением в составе МКНЛ была авиадивизия (Repülőhadosztály).

Номера эскадрилий и авиаполков обозначались арабскими цифрами, а номера авиагрупп — римскими. Исключение первоначально составляли лишь отдельные разведывательные эскадрильи, чьи номера обозначались римскими цифрами. Первым указывался номер полка, а затем через дробь номер эскадрильи или группы и сокращенное название ее типа. Таким образом, например, 1/2. V.Szd. означало — 2-я истребительная эскадрилья 1-го авиаполка, 3/4. B.Szd. — 4-я бомбардировочная эскадрилья 3-го авиаполка, а 5/1. V. Osz. — 1-я истребительная группа 5-го авиаполка.

¹ Ныне г. Кошице на территории Словакии.

² В начале XVIII в. он возглавил крупное восстание против Австрийской империи. После поражения восставших он жил в Турции, где и умер. В 1906 г. его останки были перезахоронены на его родине в г. Кашша.

Венгерская авиация в ходе пограничных конфликтов со Словакией и Румынией в 1939 — 40 гг.

В ночь с 14 на 15 марта 1939 г. вермахт перешел чехословацкую границу, и Чехословакия как независимое государство перестала существовать. На оккупированной чешской территории был создан протекторат Богемии и Моравии, вошедший в состав Третьего рейха, а на территории Словакии была образована т.н. Независимая Словацкая Республика.

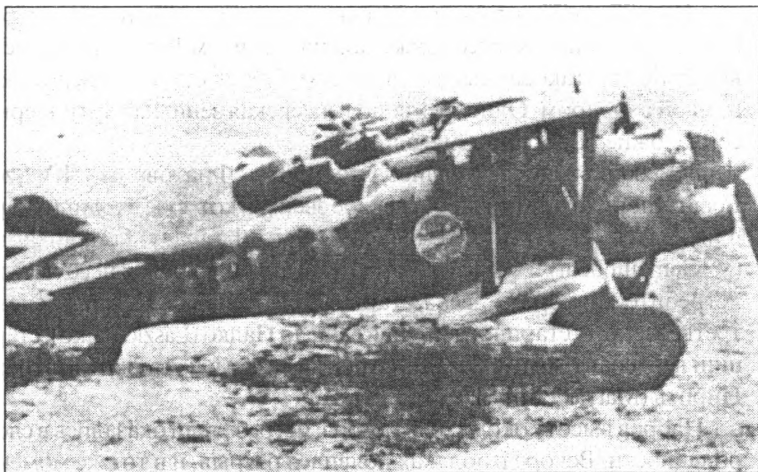
Решив воспользоваться сложившейся ситуацией, 15 марта Хорти отдал приказ венгерской армии занять восточнословацкую провинцию Рутения, населенную венграми. К 24 марта венгерские части достигли района г. Собранце (Sobrance), где ранее находилась старая венгерская граница и где теперь предполагалось установить новую границу между Словакией и Венгрией.

Венгеро-словацкий пограничный конфликт, продолжавшийся девять дней, стал первым экзаменом для МКНЛ. Венгерские армейские части поддерживали 1/1. V.Szd. «Ijász» и 1/2. V.Szd. «Ludas Matyi», имевшие по девять истребителей CR.32 и действовавшие соответственно с аэродромами Унгвар (Ungvár) и Мишкольц, а также 3/3. B.Szd. «Sárga Vihar», 3/4. B.Szd. «Sárkány» и 3/5. B.Szd. «Hüvelyk Matyi», в каждой из которых было по девять бомбардировщиков Ju-86K-2, базировавшихся на аэродроме на окраине Дебрецена. К ним должны были присоединиться и «Фиаты» из 1/3. V.Szd., но аэродром в Чопе¹, где они базировались, из-за сильных дождей оказался наполовину затопленным.

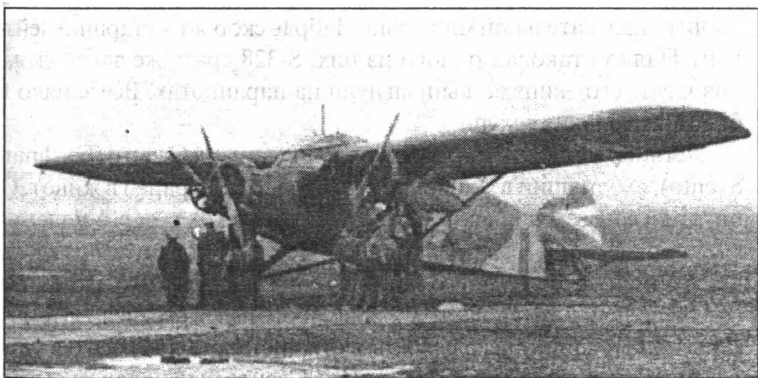
В ходе первых двух боевых столкновений во второй половине 23 марта 1939 г. венгерская зенитная артиллерия сбила два словацких Avia B-534, еще пять самолетов — два Avia B-534 и три Letov Š-328 — получили повреждения. Однако основные события развернулись на следующий день.

Утром 24 марта три CR.32 из 1/1. V.Szd., которые пилотировали старший лейтенант (főhadnagy) Аладар Негро (Aladár Negró), сержанты (őrmester) Арпад Кертеcs (Arpád Kertész) и Шандор Сойяк (Sándor Szojak), патрулировали в районе Собранце. В 07.40 внезапно появились три словацких B-534. В ходе скоротечного боя капи-

¹ Ныне находится на территории Закарпатской области Украины.



**Истребители CR.32 из 1/1. V.Szd. «Ijász»,
аэродром Унгвар, 16 марта 1939 г.**



**Самолет Sargoni Ca.101/3m,
использовавшийся для транспортировки парашютистов,
аэродром Папа, весна 1940 г.**

тан Негро и сержант Сойяк сбили по одному словацкому истребителю. Сержант Кертес также заявил о сбитом В-534, но в действительности атакованный им самолет смог благополучно вернуться на свой аэродром. Одновременно венгерская зенитная артиллерия сбила южнее Собранце еще один Š-328.

В 15.00 в воздух поднялись уже девять «Фиатов» из I/1.V.Szd. Боевой порядок возглавляло первое звено, в которое входили старший лейтенант Чекме (Csekme), лейтенант (hadnagy) Гемайнхардт (V. Gemeinhardt) и сержант Тарр (M. Tarr). Справа от него летели истребители второго звена старшего лейтенанта Негро, а слева третье звено — старший лейтенант Ласло Палко (László Palko), старший лейтенант Антал Бекаш (Antal Bekassy) и лейтенант Матиаш Пирить (Mátyás Pirithy).

Набрав высоту около 1800 метров, истребители оказались в слое облачности. Вскоре в облаках появился разрыв, и в тот же момент Палко и Пирить заметили слева несколько словацких самолетов. Это были три Š-328 из 12-й эскадрильи (12.letka), которые под прикрытием трех В-534 из 54-й эскадрильи должны были сбросить бомбы на венгерские позиции в районе г. Собранце.

Пилоты первого звена «Фиатов», казалось, не успели заметить противника и снова скрылись в облаках. В это же время словацкие В-534 попытались атаковать звено старшего лейтенанта Негро, но, поскольку дистанция до него была слишком большая, огня они не смогли открыть. Оказавшись без истребительного прикрытия, Š-328 стали привлекательной мишенью. Набрав скорость, старший лейтенант Палко атаковал одного из них. Š-328 сразу же загорелся, и оба члена его экипажа выпрыгнули на парашютах. Все заняло не более нескольких секунд.

Летчик-наблюдатель надпоручик Фердинанд Свенто (Ferdinand Svento), входивший в экипаж сбитого Š-328, был ранен в живот. Он опустился на землю рядом с группой венгерских гусар. Увидев их, тяжелораненый Свенто заставил себя сесть и потянулся рукой во внутренний карман своего летного комбинезона. Это его движение было неправильно истолковано, и он был застрелен. Затем гусары обнаружили у него в руке вместо пистолета документы, удостоверявшие его личность. Фердинанд Свенто был похоронен венграми со всеми воинскими почестями.

Тем временем остальные два Š-328 скрылись в облаках, и затем старший лейтенант Чекме заявил о том, что сбил один из них.



**Самолеты-разведчики He-46E-2 из I. Kőz.Szd. «Hollo»,
1939 — 40 гг.**



**Экипаж He-46E-2 из II. Kőz.Szd. «Lucifer»
перед вылетом,
аэродром Секешфехервар, 1939 г.**

Однако, по словацким данным, этот самолет совершил вынужденную посадку из-за неисправности двигателя, которая не была вызвана огнем противника.

Через несколько минут в этом же районе появилась еще одна «тройка» В-534. После хаотичного боя, когда противники то и дело скрывались друг от друга в облаках, пятеро венгерских пилотов — старшие лейтенанты Негро¹ и Бекаш, лейтенант Пирить, сержанты Сойяк и Кертес — заявили о том, что сбили по одному словацкому истребителю. Но затем оказалось, что в действительности были подбиты только три В-534, при этом все они смогли совершить вынужденные посадки. Эти победы были записаны на счет старшего лейтенанта Бекаша, лейтенанта Пирита и сержанта Сойяка.

Приблизительно в это же время 15 венгерских бомбардировщиков Ju-86К-2 совершили налет на аэродром Спишска Нова Вес (Spišská Nová Ves), в 57 км северо-западнее Кошице, повредив на земле десять словацких самолетов.

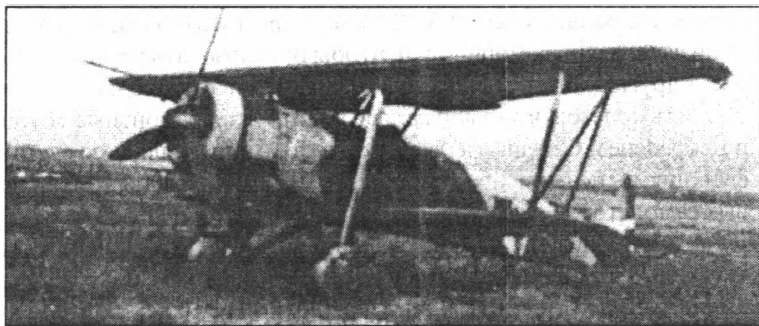
В целом можно было сказать, что свой первый экзамен венгерская авиация выдержала, сбив без потерь со своей стороны восемь словацких самолетов. Правда, было видно, что в ее действиях еще не хватает организованности, что в первую очередь касалось бомбардировочных эскадрилий.

31 марта 1939 г. для подготовки офицерского состава для МКНЛ в г. Кашша² была создана Королевская военно-воздушная академия. На первом этапе существенную помощь Венгрии в подготовке летного персонала оказала Италия. В 1939 г. туда было направлено сто курсантов офицерской школы и столько же курсантов школы младшего командного состава. Предполагалось и в следующем 1940 г. послать в Италию аналогичную группу из двухсот человек, но затем было решено организовать их обучение на месте, взяв за основу систему подготовки, использовавшуюся в Люфтваффе.

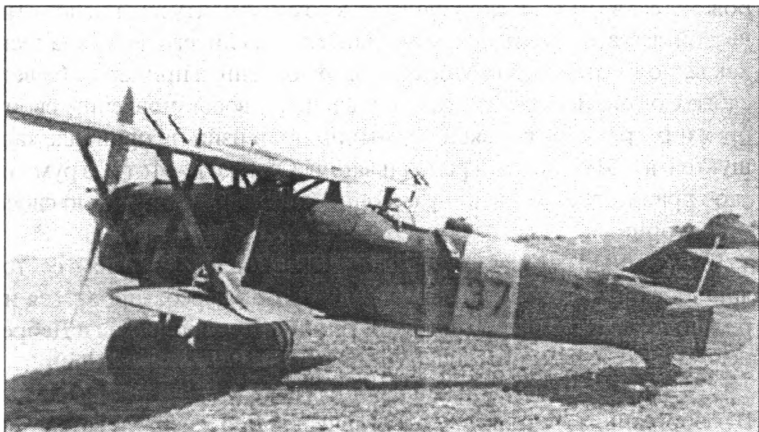
Основным препятствием на пути дальнейшего развития МКНЛ был недостаток самолетов, так как венгерская авиапромышленность не могла обеспечить ее необходимым количеством современных самолетов. Авиазаводы WM, MWG и MAVAG, выпускавшие

¹ После событий этого дня старший лейтенант Адалар Негро изменил свою фамилию на Собранцы (Szobránczy).

² Так венгры называли Кошице, а немцы называли его Кашау (Kaschau).



**Самолет-разведчик WM-21 «Sólyom»
из состава VII. Kéz.Szd. «Kocsonyás béka»,
аэродром Мишкольц, 1940 г.**



**Истребитель CR.32 V.137 из 1/1. V.Szd.,
1940 — 41 гг.**

самолеты-разведчики WM-21 «Sólyom» («Сокол»), не имели производственных мощностей, чтобы организовать производство еще и других самолетов. Всего в 1939 — 42 гг. эти заводы выпустили 128 самолетов, что было каплей в море. Авиаремонтные заводы в Дебрецене и Секешфехерваре полностью справлялись со своими функциями, но были абсолютно не приспособлены для сборки новых самолетов.

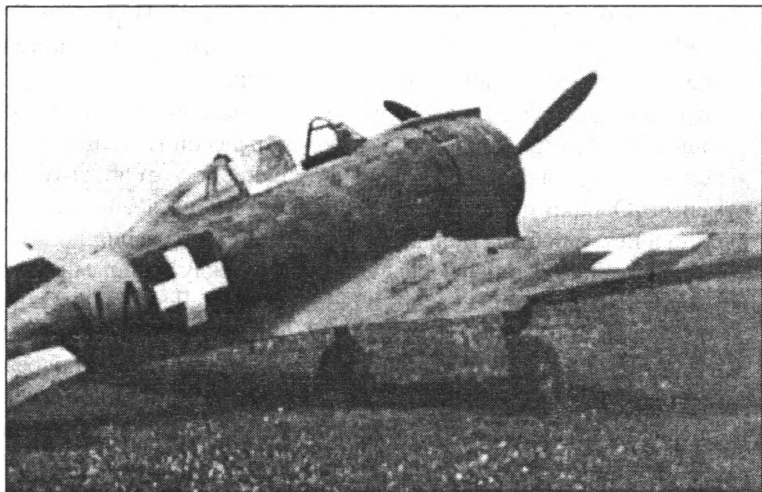
В 1939 г. численность личного состава венгерской авиации достигла 6075 человек. При этом в ее распоряжении вместо 304 положенных по штату самолетов было только 252, в результате чего большинство эскадрилий не были полностью укомплектованы. Надежды на импорт современных немецких боевых самолетов не оправдались, поскольку Германия тогда отказалась продавать их. Италия тоже предлагала в основном уже устаревшие машины, поскольку сама еще не могла производить современные самолеты в достаточных количествах, чтобы обеспечить даже собственные потребности. Тем не менее осенью 1939 г. Венгрия заказала в Италии сначала 50 истребителей CR.42¹, затем 27 декабря еще 70 истребителей Reggiane Re.2000 «Falco I», а в начале 1940 г. — 36 бомбардировщиков Ca.135.

В июне 1940 г. Советский Союз предъявил Румынии ультиматум о возврате Бессарабии и Северной Буковины, которые были оккупированы ею в 1918 г. В сложившейся к тому моменту внешнеполитической ситуации румынскому правительству ничего не оставалось, как выполнить условия Москвы. Вдохновленная примером Советского Союза, Венгрия сделала новый шаг к восстановлению своих прежних границ, предъявив Румынии претензии на принадлежавшую ей до 1919 г. часть Трансильвании. Однако на этот раз румынское правительство было не склонно расставаться с частью своей территории.

2 июля 1940 г. 1-я авиабригада МКНЛ была приведена в состояние боевой готовности и получила приказ перебазироваться из района Мишкольца к румынской границе на аэродромы в Дебрецене, Хайдубёсёрмене (Hajduböszörmény) и Тисалёке (Tiszalök).

В это время из Италии начали поступать заказанные самолеты. В разобранном состоянии их доставляли в Дебрецен, где затем под

¹ Первые 17 CR.42 прибыли в Венгрию уже в конце 1939 г. и были переданы в состав I/I. и I/II. V.Osz.



**Бомбардировщик Ju-86K-2 из 2/3. V.Szd. «Buzogány»,
аэродром Бёрдён, 1940 г.**



Самолеты-разведчики He-46E-2 из III. Köz.Szd. «Somogyi bicska»

руководством итальянских специалистов собирали. Первые шесть истребителей Reggiane Re.2000 были сразу же направлены на усиление противовоздушной обороны Дебрецена.

Когда в г. Турну-Северин (Turnu Severin), расположенном в 270 км западнее Бухареста, около югославо-румынской границы, начались венгеро-румынские переговоры, состояние боеготовности было отменено. Однако эти переговоры ни к чему не привели, и потому 23 августа в Венгрии была объявлена всеобщая мобилизация.

27 августа произошел первый инцидент между военными самолетами конфликтующих стран. В районе между Дебреценом и румыно-венгерской границей румынский истребитель He-112 атаковал венгерский бомбардировщик Ca.135. Хотя самолет был поврежден, а один человек из его экипажа убит, венгерский пилот все же смог совершить благополучную посадку на аэродроме в Дебреcene. На следующий день венгерский WM-21 «Sólyom» сбросил две бомбы на румынский аэродром Сатмарнемети (Szatmárnémeti) и уже затем во время посадки на своей территории получил повреждения.

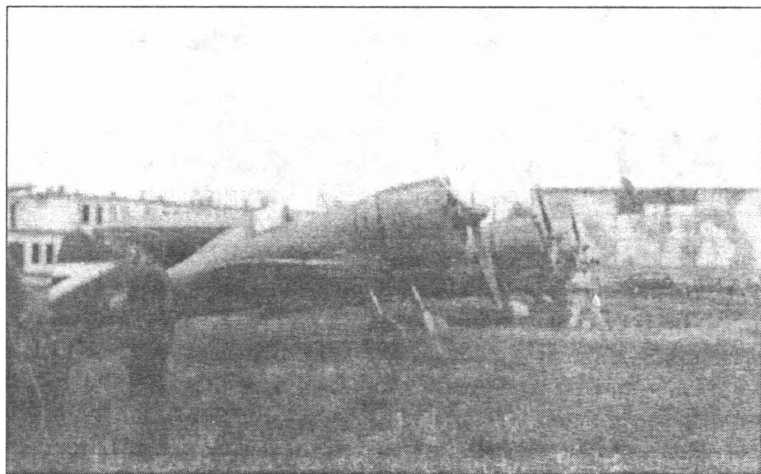
28 августа 1-я, 2-я и 3-я венгерские армии, имевшие в своем составе 360 тыс. человек, и венгерская авиация были готовы начать полномасштабные боевые действия против Румынии. В этот момент в венгерско-румынский конфликт вмешались Германия и Италия. Выступив в роли посредников, они предложили передать вопрос о территориальных претензиях Венгрии и присоединившейся к ней Болгарии специальному Международному арбитражному суду в Вене¹. И 30 августа 1940 г. этот суд частично удовлетворил требования Венгрии и обязал Румынию передать ей 43591 км² территории южной Трансильвании, на которых проживало 2,18 млн человек, а Болгарии — территорию в районе нагорья Добруджа.

Несмотря на внешнее разрешение пограничного конфликта, самолеты обеих стран продолжали нарушать воздушное пространство друг друга. Так, 12 октября два венгерских He-46E-2 совершили полет над Южной Трансильванией, 23 ноября румынский тренировочный самолет совершил посадку на венгерской территории

¹ Был создан еще в 20-х гг. на основе решения Лиги Наций для разрешения международных политических споров. В состав арбитражного суда для рассмотрения конкретного дела входили по два судьи от каждой из сторон и независимый главный арбитр, избиравшийся на основе определенной процедуры.



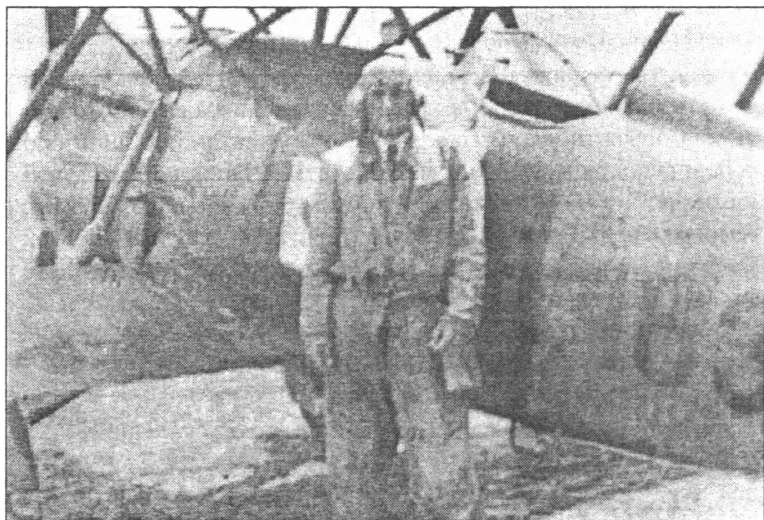
Бортстрелок самолета-разведчика WM-21 F.207



**Истребители Reggiane Re.2000,
аэродром Дебрецен, август 1940 г.**



Пилот самолета-разведчика He-70K из 1/2. Tf.Szd. «Gólya»



**Лейтенант Матнаш Пирить (Mátiaás Pirithy) из 1/1. V.Szd.
около своего CR.32 V.163,
весна 1941 г.**

в районе Фиатфальва (Fiatfalva), а 16 января 1941 г. в Коложкаре (Kolozskara) приземлился истребитель IAR-80.

К концу 1940 г. в составе МКНЛ было:

— восемь истребительных эскадрилий, имевших на вооружении 48 истребителей CR.32 и столько же CR.42;

— десять бомбардировочных эскадрилий, оснащенных 60 Ju-86K-2 и 36 Ca.135;

— десять эскадрилий тактической авиаразведки, в составе которых было 32 He-46 и 48 WM-21;

— две эскадрильи дальней авиаразведки (Tavolfelderitőszázad, сокр. Tf.Szd.), располагавшие 16 He-70K и 2 Ju-86K-2;

— транспортная эскадрилья (Szállítószázad, сокр. Sz.Szd.) из пяти самолетов SM.75, предназначенных для транспортировки парашютистов 1-го отдельного парашютно-десантного батальона.

Общая численность МКНЛ составляла 5734 человека (482 офицера и 5252 рядовых и унтер-офицеров).

Однако главным препятствием на пути ее дальнейшего развития по-прежнему оставалась нехватка самолетов. С 1938 г. венгерское правительство потратило на закупку итальянских и немецких самолетов соответственно 113 млн и 78,5 млн пенгё, но их поставки существенно задерживались. Так, например, до декабря 1940 г. Италия передала Венгрии только семь истребителей Re.2000, еще тринадцать самолетов ожидали отправки и девять находились в стадии летных испытаний.

Высшее венгерское руководство, вынужденное признать, что проблемы военной авиации не удалось решить, как планировалось, за два года, начало искать «виновных». В результате 24 декабря 1940 г. возглавлявший МКНЛ полковник Ласло Харь был отправлен в отставку, получив, правда, при этом звание генерал-майора (vezérőrnagy). Одновременно появился план объединить авиацию, зенитную артиллерию и силы гражданской обороны под единым командованием в рамках военного министерства.

1 марта 1941 г. этот план был претворен на практике, когда в военном министерстве создали авиационный департамент. Его начальником был назначен генерал пехоты Андраш Литтай (András Littay), а полковник Генерального штаба Геза Вёрёш (Géza Vörös) стал начальником его штаба. С этого момента МКНЛ утратила свою самостоятельность, став фактически армейской авиацией.

Венгерская авиация во Второй мировой войне

Весной 1941 г. Германия вела активную подготовку к операции «Марита», имевшей целью оккупацию Греции. Это должно было обезопасить румынские нефтепромыслы в районе Плоешти, бывшие одним из основных источников топлива Третьего рейха, от возможных ударов английской авиации, базировавшейся на греческих аэродромах. Вермахт должен был вторгнуться в Грецию с территории граничащих с ней Болгарии и Югославии, вследствие чего обе эти страны подвергались мощнейшему давлению со стороны Германии.

Первой 1 марта 1941 г. «сдалась» Болгария, чьи представители подписали в Вене документы о присоединении к военно-политическому пакту «Рим — Берлин — Токио», а затем 25 марта то же самое сделало и правительство Югославии. Однако уже в ночь с 26 на 27 марта в Белграде произошел государственный переворот, носивший явно антигерманский характер. Узнав о случившемся, Гитлер пришел в бешенство, так как теперь на Югославию нельзя было больше рассчитывать как на союзника, и 2 апреля приказал включить в план операции «Марита» и оккупацию Югославии.

Помимо Италии принять участие в нападении на Югославию было предложено и Венгрии, которая еще в ноябре 1940 г. стала союзником Третьего рейха, присоединившись к пакту «Рим — Берлин — Токио». В качестве «награды» она должна была получить районы Бачка и Банат¹, потерянные после Первой мировой войны по условиям Трианонского договора. Венгерское правительство оказалось перед труднейшим выбором: с одной стороны, на этих территориях проживали более полумиллиона венгров, а с другой стороны, был очень велик риск того, что сейм не поддержит фактическое вступление Венгрии во Вторую мировую войну, что в свою очередь приведет к свержению правительства. Кроме того, английское правительство через венгерского посла в Лондоне предупредило, что если Венгрия разрешит транзит немецких войск через свою территорию, то Англия прервет дипломатические отношения с ней.

¹ Ныне это территория автономного края Воеводина, входящего в состав Югославии.



**Истребители CR.42 из 2/4. V.Szd. «Nyil»,
весна 1941 г.**



**Бомбардировщики Caproni Ca.135bis из 4/1. B.Szd. «Isten nyila»,
аэродром Дебрецен, весна 1941 г.**

Видимо, все это оказалось неразрешимой проблемой для министра-президента Венгрии князя Пала Телеки (Pál Teleki), который еще 12 декабря 1940 г. подписал с Югославией договор о дружбе. Утром 3 апреля 1941 г. он покончил жизнь самоубийством, выстрелив себе в голову. Его преемником на посту главы правительства стал министр иностранных дел Ласло Бардош (László Bárdossy), но и он тоже не смог принять окончательного решения. В результате венгерский Тайный совет (Koronatanács) во главе с вице-адмиралом Хорти согласился лишь на частичную мобилизацию пяти армейских корпусов и авиации и одновременно разрешил переброску частей 2-й полевой армии вермахта через территорию Венгрии к югославской границе в районе реки Драва (Dráva).

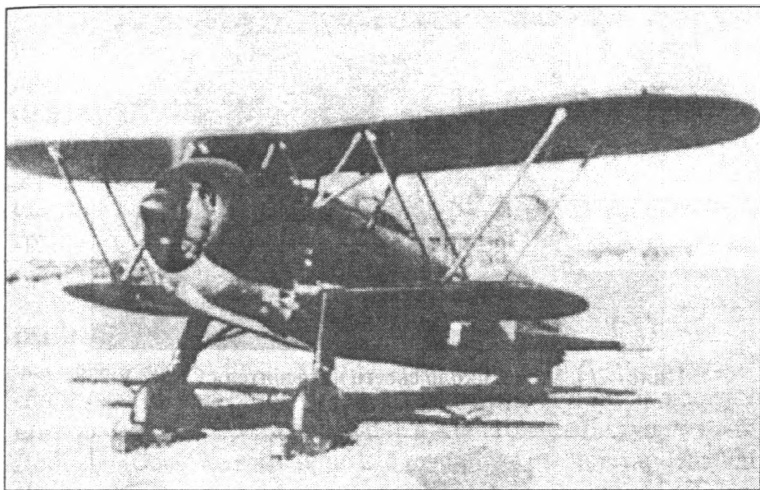
4 апреля авиагруппы 1-й авиабригады (1. Repülődangar) получили приказ перебазироваться в южные районы Венгрии Баранья (Baranya) — Бач-Кишкун (Bacs-Kiskun), где сосредотачивались части 3-й венгерской армии ¹ генерал-лейтенанта Элемера Горондь-Новака (Elemér Gorondy-Novak) ². На следующий день все венгерские части заняли свои позиции и были приведены в полную боевую готовность. Одновременно на венгерские аэродромы прибыли самолеты Люфтваффе: Vf-110D-3 из I./ZG76 во главе с гауптманом Вильгельмом Макрокки (Wilhelm Makrocki) ³ приземлились на аэродроме Сегед, а Hs-126 из нескольких эскадрилий тактической авиаразведки разместились на полевых аэродромах вокруг г. Печ (Pecs).

• Ранним утром 6 апреля 1941 г. части вермахта вторглись в Югославию, при этом основной удар наносился с территории Австрии и Румынии. Несмотря на то что Венгрия формально не находилась в состоянии войны с Югославией, уже в тот же день югославские самолеты-разведчики были замечены над венгерской территорией в районе озера Балатон, и в Будапеште тогда была впервые объявлена воздушная тревога.

¹ Распущена в мае 1944 г., но уже в сентябре была сформирована заново.

² Занимал должность командующего 3-й армией с 01.03.1940 г. по 01.11.1941 г.

³ В 1940 г. в бдях над Западной Европой он одержал 12 побед и 06.10.1940 г. был награжден Рыцарским Крестом. Гауптман Макрокки пропал без вести (погиб) 21.05.1941 г., после того как у побережья Крита его Vf-110 был сбит зенитным огнем с английского патрульного корабля «Сьюверн» («Суверн»). Посмертно ему было присвоено звание майора.



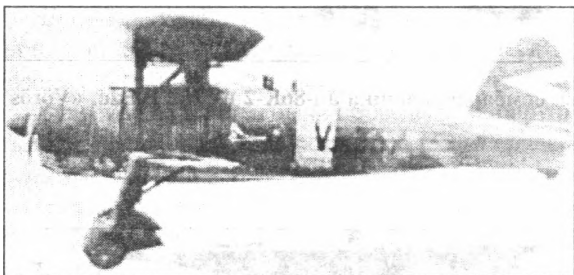
Экипаж бомбардировщика Ju-86K-2 из 2/4. B.Szd. «Vörös Ördög»



**Экипаж самолета-разведчика Ju-86K-2
из состава 1/1. Tt.Szd. «Mérföldes csizma»,
весна 1941 г.**



**Пилот 2/4. V.Szd. около своего истребителя CR.42 V.238,
весна 1941 г.**



**Истребитель Fiat CR.42 V.237 из 2/4. V.Szd.,
весна 1941 г.**



**Истребитель Fiat CR.42 из 1/1. V.Szd.,
весна 1941 г.**

7 апреля югославские бомбардировщики на основе разведанных, полученных накануне, совершили налеты на венгерские аэродромы и железнодорожные станции, через которые шло снабжение наступающих немецких войск. Восемь «Бленхеймов» из 68-й авиагруппы 8-го бомбардировочного полка (68 Grupa 8 Bomb Puk) подвергли бомбежке Сегед и расположенную в 53 км северо-западнее станцию Кишкунхалаш (Kiskunhalas), а шесть «Бленхеймов» из 69-й группы того же полка атаковали Печ и находившиеся в 30 км южнее станции Шиклош (Siklós) и Виллань (Villány).

Бомбардировщики, летевшие на небольшой высоте без истребительного прикрытия, стали простой целью для немецких истребителей и венгерской зенитной артиллерии. «Мессершмитты» из 5./JG54 сбили пять «Бленхеймов» из 68-й группы, при этом из их экипажей никто не спасся. Среди погибших были командир группы майор Донович (Donović), командир 215-й эскадрильи капитан Йовичич (Jovićić) и командир 216-й эскадрильи капитан Войинов (Vojinow). Еще два «Бленхейма» из 68-й группы были на счету венгерских зенитчиков, чьей жертвой, кроме того, стал и командир 69-й группы майор Тесич (Tesić), самолет которого был сбит над Печем.

В тот же день SM.79 из 7-го бомбардировочного полка нанесли удары по железнодорожным станциям Залаэгерсеп (Zalaegerszeg) и Кёрменд (Körmend), расположенным соответственно в 45 км юго-восточнее и в 24 км южнее Сомбатхея. В результате всех этих налетов немецкие войска понесли лишь незначительные потери, в то время как главной жертвой бомбежек стало гражданское венгерское население.

Действиями венгерской авиации руководил командир 1-й авиабригады полковник Генерального штаба Иштван Банфальви (István Bánfalvy)¹. В его распоряжении были:

— истребители CR.32 из 1/1. V.Szd. и 1/2. V.Szd., базировавшиеся на аэродроме Печ;

— истребители CR.42 из 1/3. V.Szd. и 1/4. V.Szd. «Teve», размещенные на аэродроме Сегед;

— истребители CR.42 из 2/3. V.Szd. «Ricsi» и 2/4. V.Szd. «Nyil», находившиеся на аэродроме Кечкемет;

¹ Затем с 01.08 по 16.10.1944 г. генерал-майор Банфальви занимал должность инспектора авиации в Генеральном штабе венгерской армии.

— бомбардировщики Ju-86K-2 из 3/5. V.Szd., базировавшиеся на аэродроме Хайдубёсёрмень;

— бомбардировщики Ju-86K-2 и Ca.135 из 4/3. V.Szd. и 4/4. V.Szd., размещенные на аэродроме Секешфехервар.

Все они использовались только для поддержки частей 3-й венгерской армии, чтобы не мешать действиям Люфтваффе. При этом на всех венгерских и немецких самолетах капоты двигателей и рули направления были окрашены в желтый цвет, чтобы их нельзя было спутать с вражескими самолетами. Сделано это было незря, поскольку на вооружении югославской авиации среди прочих самолетов были немецкие истребители Bf-109E и бомбардировщики Do-17K.

После того как югославские самолеты начали полеты над территорией Венгрии, венгерские He-70K и Ju-86K-2 из 1/1. Tf.Szd. «Mérfoldes csizma» и 1/2. Tf.Szd. «Gólya», в свою очередь, начали летать над Югославией и до 20 апреля выполнили около 25 разведывательных вылетов. 9 апреля первые боевые вылеты совершили и «Фиаты» из 1/1. V.Szd., 1/3. V.Szd. и 1/4. V.Szd., чьей задачей было воздушное прикрытие венгерских войск, концентрировавшихся на хорватской границе в районе г. Барч (Barcs).

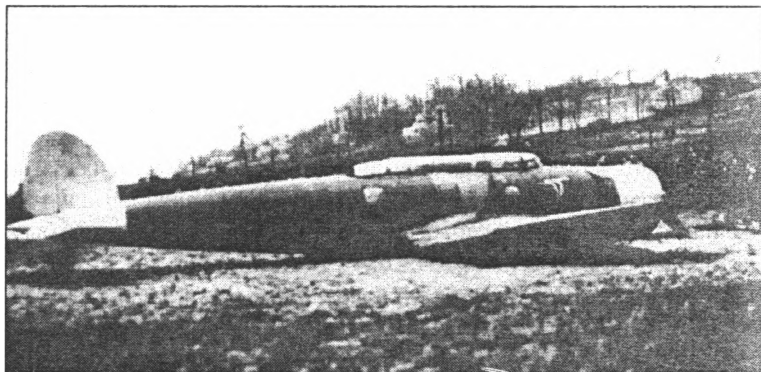
12 апреля 1941 г. части 3-й венгерской армии начали боевые действия против Югославии. Их главной задачей был захват югославских укреплений, расположенных в районе между реками Тиса и Дунай. Поддержать наступление наземных войск должны были бомбардировщики из 3/5. V.Szd., 4/3. V.Szd. и 4/4. V.Szd. В тот момент, когда уже Ju-86K-2 и Ca.135 начали подниматься в воздух, над югославскими укреплениями, по которым они должны были нанести удар, пролетел самолет-разведчик He-46E из 1. Köz.Szd. «Hollo». Его экипаж увидел, что передовые венгерские подразделения вышли к укреплениям, которые, как оказалось, уже были оставлены югославскими войсками.

Немедленно был отдан приказ об отмене налета. Бомбардировщики 3/5. V.Szd., еще не успевшие к этому моменту взлететь, остались на земле, «Юнкерсы» из 4/3. V.Szd., получив сообщение по радио, повернули обратно. И только экипажи 4/4. V.Szd., по какой-то причине не услышавшие приказа, сбросили бомбы на уже пустые укрепления. Лишь по счастливой случайности находившиеся поблизости венгерские части не понесли потерь.

В 15.45 того же дня командир 1-го отдельного парашютно-десантного батальона майор Арпад Берталан (Árpád Bertalan)



**Самолет-разведчик He-46E-2 F.303 из I. Köz.Szd.
перед боевым вылетом над Югославией,
апрель 1941 г.**



**Дальний самолет-разведчик He-70K из 1/1.Tf.Szd.,
совершивший вынужденную посадку «на брюхо»,
апрель 1941 г.**

**В его экипаж входили: пилот Дьюла Торадьи (Gyula Torbágyi),
штурман Эндре Немет (Endre Német), который одновременно был
командиром экипажа, и бортрадист Роберт Кишш (Robert Kis)**

получил из штаба 3-й венгерской армии приказ захватить мост через канал Ференца-Йозефа ¹, имевший важное стратегическое значение. В 17.00 на аэродроме Веспрем (Veszprém), где размещалась 1-я рота парашютно-десантного батальона, на старт вырулили четыре транспортных SM.75. На борту каждого из них было по пять членов экипажа, 26 десантников и контейнеры с тяжелым вооружением, сбрасываемые на парашютах.

Сразу же после взлета лидирующий SM.75 E.101, который пилотировал командир транспортной эскадрильи капитан Кароль Келемен (Károly Kelemen) и на борту которого находился командир батальона майор Берталан, неожиданно потерял управление и врезался в землю. Из горящего самолета удалось спастись лишь одному члену экипажа и семи десанникам, остальные 23 человека, включая майора Берталана и капитана Келемена, погибли.

Командование батальоном принял старший лейтенант Золтан Кишш (Zoltán Kiss), оставшийся старшим по званию среди десантников. Получив разрешение начальника штаба 3-й армии, он решил продолжить операцию по захвату моста. И в 19.00 три оставшихся SM.75 (E.102, E.103 и E.104) поднялись в воздух с аэродрома Веспрем. На этот раз на их борту находились 60 парашютистов, среди которых были и три офицера. Однако удача в тот день явно повернулась спиной к венгерским десанникам, и из-за навигационной ошибки пилотов они в 19.45 высадились в 30 км от своей цели. В результате они были вынуждены присоединиться к венгерским моторизованным частям, достигшим этого района, и действовать далее уже вместе с ними.

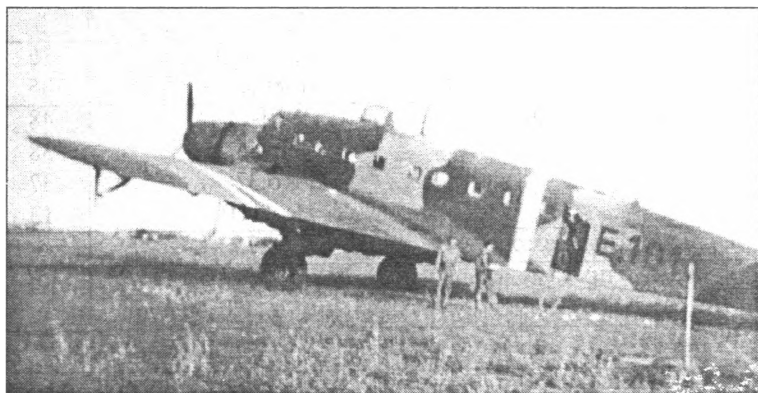
Действия венгерской авиации над Югославией завершились 20 апреля. Согласно имеющимся данным, самолеты 1-й авиабригады провели в воздухе в общей сложности около 600 часов. При этом были потеряны два CR.32, два CR.42, один WM-21 и один SM.75, еще два CR.32 и один CR.42 были повреждены.

В качестве компенсации за понесенные потери венгерской авиации достались пять югославских самолетов. Сначала 10 апреля на венгерской территории в районе Надьшомкута (Nagysomkút) приземлился Do-17K-2 из 3-го бомбардировочного полка, пытавшийся

¹ Соединяет реки Дунай и Тису. Ныне находится на территории автономного края Воеводина, входящего в состав Югославии, и носит название Велики-Канал.



**Командир 1-го отдельного парашютно-десантного батальона
майор Арпад Берталан (Árpád Bertalan)**



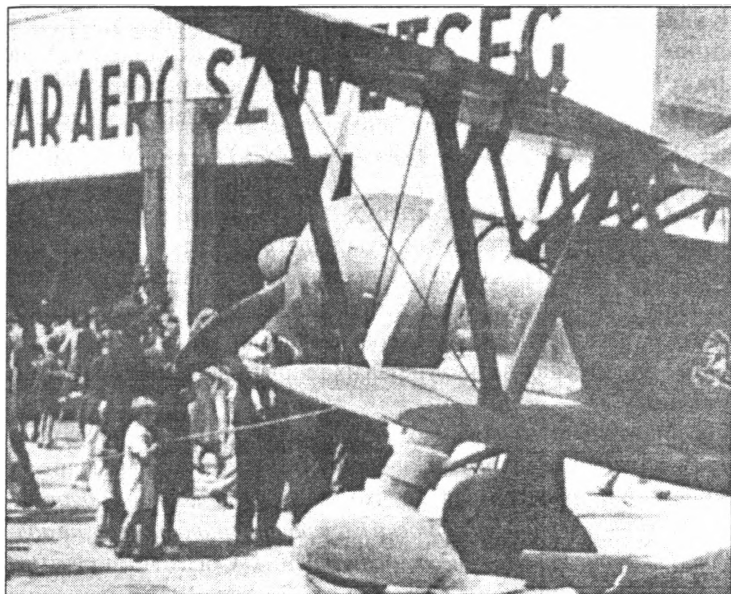
**Транспортный самолет SM.79 E.101,
разбившийся 12 апреля 1941 г.
сразу же после взлета с аэродрома Веспрем**

перелететь в Советский Союз. В МКНЛ он получил бортовой номер J.101 и до 1943 г. служил в качестве самолета-разведчика. Затем 11 апреля в районе Надьбережна (Nagyberezna) совершил посадку SM.79B, вероятно, также пытавшийся достигнуть советской территории¹. Позднее этот самолет венгры обменяли в Италии на два истребителя CR.42. На следующий день на аэродроме Эрд, в нескольких километрах юго-западнее Будапешта, приземлился «Бленхейм», чьим пилотом оказался венгр, служивший в югославской авиации и который теперь дезертировал вместе со своим экипажем. Затем этот бомбардировщик использовался в качестве транспортного самолета в Венгерском исследовательском авиационном институте (Repülő Kísérleti Intézet, сокр. RKI) и был уничтожен в 1944 г. во время налета американских бомбардировщиков. И наконец, на бывшем югославском аэродроме Нови-Сад были захвачены «Потез-25» (Potez XXV) и «Бреге-19» (Breguet XIX), которые потом использовались как учебные самолеты.

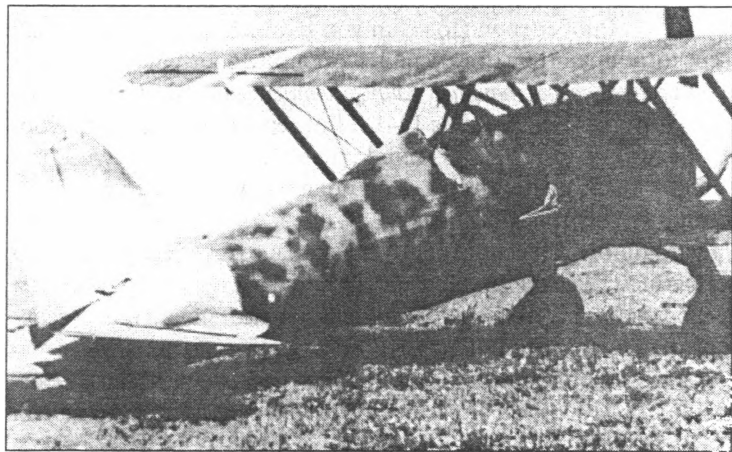
Состав МКНЛ по состоянию на 6 мая 1941 г.

Тип самолета	Марка	Кол-во
Истребители	CR.32	69
	CR.42	68
	Re.2000	34
	He-112	3
Бомбардировщики	Ca.135bis	36
	Ju-86K-2	35
Самолеты-разведчики	WM-21	48
	He-46	38
	Ro.37	37
	He-111P	13
Транспортные самолеты	SM.75	4
Учебные и пр. самолеты	Ca.101, FW-56, FW-58, Do-23, Ar-96, Bü-131, CR.30 и др.	151
Всего:		536

¹ 10 апреля командир 3-го бомбардировочного полка майор Зикич (Zikić) отдал приказ об эвакуации своего полка в СССР. Однако из-за саботажа наземного персонала 11 апреля взлетели только восемь самолетов, из которых четыре достигли советской территории. „



**Истребитель CR.42 из 1/4. V.Szd. «Szent György»
на выставке в городском парке Будапешта,
весна 1941 г.**



**Истребитель CR.42 из 2/4. V.Szd.
весна 1941 г.**

В июне 1941 г. новым инспектором (командующим) венгерской авиации был назначен генерал-лейтенант Бела Ракоши (Béla Rákosi)¹, но у него практически не было времени, чтобы оценить опыт, полученный в ходе боевых действий в Югославии, и сделать из него соответствующие выводы, поскольку уже 22 июня Германия вместе с Румынией и Финляндией напала на Советский Союз.

Надо отметить, что к этому моменту германо-венгерские отношения были далеко не лучшими. Руководство Третьего рейха было недовольно в целом нейтральной позицией Венгрии, которую она заняла при подготовке и в ходе вторжения вермахта в Югославию. Венгерские же власти, в свою очередь, были сильно разочарованы тем, что Гитлер существенно урезал их территориальные претензии к Румынии.

Неудивительно, что руководство Третьего рейха не посвятило венгров в план нападения на Советский Союз под кодовым наименованием «Барбаросса», заявив, что *«в сложившихся обстоятельствах Венгрия в период подготовки к операции «Барбаросса» не должна рассматриваться в качестве союзника...»* Согласно директиве Верховного командования вермахта от 22 марта 1941 г. немецкие части не должны были пересекать территорию Венгрии, а самолеты Люфтваффе — использовать аэродромы, находящиеся на ее территории.

Лишь 15 июня рейхсминистр иностранных дел Третьего рейха Йоахим фон Риббентроп (Joachim von Ribbentrop) рекомендовал венгерскому правительству усилить оборону восточной границы Венгрии *«из-за возрастающей напряженности между Германией и Советским Союзом»*. 21 июня 1941 г. Гитлер лично уведомил Хорти о том, что на следующий день Германия начнет войну против Советского Союза, но при этом он подчеркнул, что не просит об участии в ней венгерских войск.

По странному стечению обстоятельств в тот же день нарком по иностранным делам В. М. Молотов на встрече с венгерским послом в Москве сообщил, что Советский Союз не имеет никаких агрессивных планов в отношении Венгрии, и одновременно попытался выяснить, сохранит ли она нейтралитет в случае начала войны. Обеспокоенность Молотова объяснялась тем, что высший командный

¹ Он занимал этот пост до 1.08.1943 г.

состав венгерской армии во главе с начальником Генерального штаба генералом пехоты Хенриком Вертом (Henrik Werth)¹ был настроен явно прогермански.

Еще 31 мая Верт обратился к правительству с просьбой разрешить начать переговоры с командованием вермахта на случай возможной войны Германии против Советского Союза. Затем 14 июня в своем докладе военному министру (Táborsernagy) генералу Каролу Барту (Károly Bartha)² он так обосновал свою позицию:

«Мы должны принять участие в этой войне, так как:

во-первых, это обеспечит территориальную целостность страны и сохранит наш общественный и экономический порядок;

во-вторых, ослабление русского соседа и его отдаление от наших границ является первостепенным национальным интересом для нашего будущего;

в-третьих, к этому обязывают наше христианское мировоззрение и наша принципиальная позиция против большевизма как в прошлом, так и настоящем;

в-четвертых, политически мы окончательно поставили себя на сторону стран Оси;

в-пятых, мы можем рассчитывать на дальнейшее увеличение территории страны».

22 июня 1941 г. Венгрия ограничилась лишь тем, что привела в состояние боеготовности 1-ю горную бригаду, 8-й горнострелковый батальон, бригаду пограничной стражи и «Мобильный корпус» (Gyűrhádtest)³, входившие в т.н. Карпатскую группу под командованием генерал-лейтенанта Ференца Сомбатхельи (Ferenc Szombathelyi), а также авиационные эскадрильи, базировавшиеся в северо-восточной части страны. Остальная же часть венгерской армии и авиации осталась на положении мирного времени.

В тот же день состоялась встреча Верта с генералом Куртом Химером (Kurt Himer), представлявшим в Будапеште Верховное командование вермахта. После нее Верт заявил, что руководство Германии желает вступления Венгрии в войну против Советского

¹ Он занимал эту должность с 25.05.1938 г.

² Занимал пост военного министра с 15.11.1938 г. по 24.09.1942 г.

³ Сформирован 1.03.1940 г. Затем 1.10.1942 г. был переименован в 1-й армейский корпус. Распуцен 11.02.1945 г.



**Пилот истребителя CR.32 V.095 из 1/3. V.Szd. «Puma»,
аэродром Ньиредьхаза, лето 1941 г.**



**Пилот бомбардировщика Ju-86K-2 из 3/5. B.Szd.,
аэродром Дебрецен, лето 1941 г.**

Союза. Реакция на это заявление привела к тому, что немецкий посол в Венгрии Отто Эрдманнсдорф (Otto Erdmannsdorff) даже был вынужден отправить в Берлин специальный запрос относительно официальной позиции Германии в этом вопросе. Затем генерал Химер опроверг слова Верта, заявив, что тот неправильно понял его слова о том, что *«любой добровольный вклад, сделанный Венгрией, будет с благодарностью принят»*.

26 июня 1941 г. территория Венгрии неожиданно подверглась ударам с воздуха. Сначала в 12.40 на участке между железнодорожными станциями Тисаборкут (Tiszaborkut) и Билинь (Biliny) три одномоторных истребителя, которые могли быть идентифицированы, как советские И-16, обстреляли из пулеметов венгерский скорый поезд № 1701. В результате погибли три и были ранены шесть пассажиров.

Затем в 13.06 три неопознанных двухмоторных самолета, появившиеся с юго-восточного направления, сбросили на город Кашша двадцать девять 100-кг бомб. Противовоздушная оборона города, состоявшая лишь из трех старых орудий М.05/08 и четырех 40-мм пушек «Бофорс» (Vofors), открыла по нападавшим огонь, но не смогла добиться успеха. Поскольку в городе не успели объявить воздушную тревогу, последствия налета оказались тяжелыми. Были разрушены 24 жилых дома, три казармы и здание местной почты. Погибли 32 человека, в т.ч. семь мирных жителей, 60 человек получили тяжелые ранения и еще 220 — легкие.

Сообщения, поступавшие в Будапешт об этих инцидентах из разных источников, были путанными и противоречивыми, и потому было крайне трудно понять, что же на самом деле произошло. Ясно было только одно — Венгрия подверглась нападению. Кроме того, неожиданно выяснилось, что накануне около 10.00 над аэродромом Унгвар, где размещались разведчики WM-21A из VIII. Köz.Szd. «Ludas Matyi», уже появлялись три неизвестных самолета. С земли по ним был открыт огонь из автоматического оружия, и самолеты улетели прочь.

После того как в Кашше и близлежащей деревне Эньицке (Enyiske) были найдены две неразорвавшиеся бомбы, якобы имевшие маркировку на русском языке, свидетельствовавшую о том, что они были изготовлены на одном из военных заводов Ленинграда, начальник Генерального штаба венгерской армии генерал Верт сделал вывод, что налет, несомненно, совершили советские

самолеты. Его доклад об инциденте в Кашше был немедленно передан регенту вице-адмиралу Хорти. В тот же день венгерский кабинет министров, правда, двумя голосами против принял текст заявления, в котором говорилось: *«В результате воздушных ударов, нанесенных вопреки международному праву по суверенной венгерской территории советскими самолетами, Венгрия считает себя в состоянии войны с Советским Союзом»*. При этом правительство во главе с Ласло Бардошем нарушило конституцию страны, объявив войну без санкции сейма.

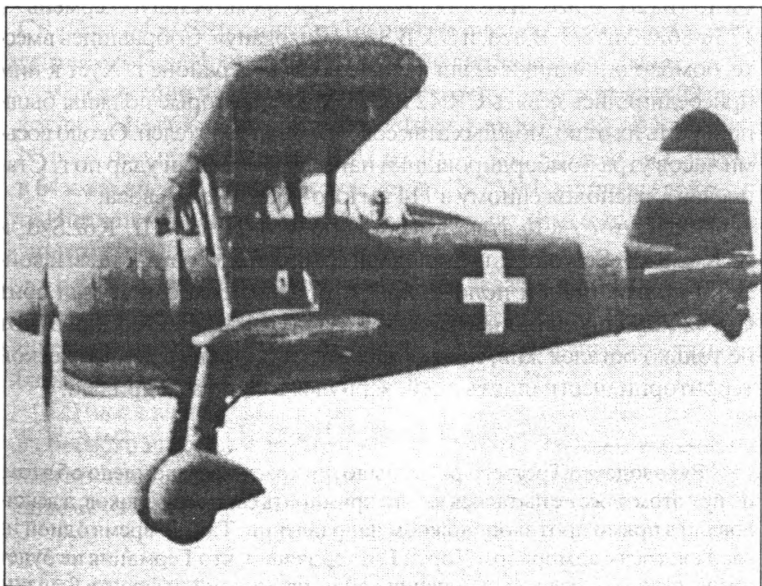
Однако не все в Венгрии были уверены, что налеты совершили советские самолеты. Так, уже 26 июня комендант аэродрома Кашша полковник Адам Крудь (Ádám Krudy) направил Бардошу письмо, в котором писал, что своими собственными глазами видел немецкие самолеты, сбрасывавшие бомбы. Но к тому времени, когда Бардош получил это письмо, Венгрия уже объявила войну Советскому Союзу. В ответ Бардош сообщил Крудю, чтобы он хранил молчание об увиденном, если не хочет личных неприятностей¹. То же самое было сделано и в отношении офицеров его штаба.

Расследование обстоятельств налета на г. Кашша заняло несколько дней, но до его завершения обе найденные авиабомбы не сохранились, «неожиданно» сдетонировав. Вероятно, их взрыватели были специально установлены с большой задержкой, чтобы те, кому было необходимо, успели убедиться в их «советском» происхождении. Хотя в то же время нельзя исключать и того, что организаторы этой провокации могли действительно использовать советские авиабомбы, поскольку за четыре дня боевых действий на Восточном фронте было уже захвачено достаточное количество аэродромов и складов советской авиации.

¹ В конце войны Бардош вместе с семьей смог перебраться в Швейцарию, где был помещен в охраняемый лагерь беженцев. Находясь там в относительной безопасности, он потребовал для себя дипломатического статуса и начал настаивать на своем освобождении, и тем самым привлек внимание к своей персоне. В результате 04.05.1945 г. швейцарские власти передали Бардоша союзникам, которые в свою очередь затем выслали его в Венгрию, где он предстал перед судом. Во время процесса полковник Крудь, вызванный в качестве свидетеля, рассказал о своем письме и о том, что ему было приказано молчать о нем. Ласло Бардош был приговорен к смертной казни и 24.01.1946 г. расстрелян.



**Истребители Re.2000 из 1/5. V.Szd. «Dongó»,
лето 1941 г.**



**Пилоты бомбардировщика Ju-86K-2 из 3/3. V.Вомб.,
лето 1941 г.**

До настоящего времени точно неизвестно, кому именно принадлежали самолеты, появившиеся 25 — 26 июня 1941 г. над Венгрией. Организаторами и заказчиками этих провокационных налетов, скорее всего, были руководство Третьего рейха и часть командования венгерской армии во главе с начальником Генерального штаба генералом Вертом, считавшие, что Венгрия должна участвовать в войне с Советским Союзом. Исполнителем же, вероятно, стала Румыния, поскольку в настоящее время имеются более или менее достоверные сведения, что налет на г. Кашша совершили три бомбардировщика PZL P.37B Los из Gr.4 Bomb.

Выбор румынских самолетов в качестве исполнителей был не случайным. Несмотря на то что Венгрия и Румыния были союзниками Третьего рейха, отношения между ними из-за взаимных территориальных претензий были отнюдь не дружественными, если не сказать враждебными¹. Поэтому в случае провала провокации с налетом можно было все списать на румынское руководство, однако она достигла своей цели и Венгрия вступила в войну.

Утром 27 июня 1941 г. с аэродрома Дебрецен поднялись восемь Ca.135 из 2/1. B.Szd. «Boszorkány», а с аэродрома Хайдубёсёрмень — 17 Ju-86K-2 из 3/3. B.Szd. и 2/3. B.Szd. «Buzogány». Собравшись вместе, бомбардировщики взяли курс на восток. В районе г. Хуст к ним присоединились девять CR.42 из 2/3. V.Szd., которые должны были прикрыть их от возможных атак советских истребителей. Около восьми часов утра бомбардировщики нанесли бомбовый удар по г. Станислав², расположенному в 114 км юго-восточнее Львова.

После этого «Фиаты» вместе с 18 WM-21 из VIII. Kőz.Szd. и X. Kőz.Szd. «Solyomzem» атаковали советские погранзаставы и войска в приграничной полосе, при этом зенитным огнем был сбит CR-42 V.217 прапорщика (zászlos) Казара (Kázár). Венгерский пилот не только остался жив, но избежал плена и, проведя на вражеской территории шестнадцать дней, вернулся в свою эскадрилью.

¹ Руководство Третьего рейха было прекрасно осведомлено об этом, но при этом даже не пыталось как-то примирить своих союзников, а действовало в прямо противоположном направлении. Так, во время одной из своих встреч с адмиралом Хорти Гитлер заявил, что Германия не будет препятствовать, если по окончании войны на Восточном фронте Венгрия военным путем попытается вернуть себе оставшуюся часть Трансильвании.

² В 1962 г. был переименован в Ивано-Франковск.

27 июня 1941 г. пилоты МКНЛ одержали свою первую победу на Восточном фронте, причем произошло это довольно неожиданно. Сержант Арпад Кертес из 2/3. V.Szd., попав в плотную облачность, сбился с курса и потерял контакт с остальными самолетами своей эскадрильи. Когда «Фиат», наконец, вышел из облаков, Кертес увидел вдали какой-то самолет. Когда он начал приближаться к нему, бортстрелок этого самолета неожиданно открыл огонь. Через несколько секунд Кертес уже понял, что это был советский самолет-разведчик, и атаковал его. После нескольких очередей тот загорелся и упал на землю.

Ориентируясь по приборам, Кертес попытался добраться до своего аэродрома. Однако вскоре у «Фиата» закончилось топливо и ему пришлось совершить вынужденную посадку. К счастью для Кертеса, он приземлился уже на румынской территории, но у румын не оказалось «лишнего» горючего для заправки венгерского истребителя. Только через неделю Кертесу выделили немного топлива, которого ему хватило, чтобы перелететь на ближайший венгерский аэродром.

В тот же день 27 июля из-за плохой погоды было потеряно и три CR.42 из 2/4. V.Szd. капитана Гулдена (Gulden). Один пилот погиб, а лейтенант Пал Ираньи (Pál Irányi) получил тяжелое ранение.

Следующий налет на советскую территорию состоялся 29 июня, когда 25 Ju-86K-2 из 4/2. B.Szd. «Isten Kardja» и 4/1. B.Szd. «Isten Nyila»¹ под прикрытием CR.42 из 2/3. V.Szd. атаковали г. Стрый, в 64 км южнее Львова. Одновременно Са.135bis старшего лейтенанта Иштвана Саконьи (István Szakonyi) двумя прямыми попаданиями уничтожил мост через Прут.

В тот же день семь советских СБ, так сказать в ответ, совершили налет на венгерскую железнодорожную станцию в Чопе. Поднявшиеся им наперехват «Фиаты» из 2/3. V.Szd. смогли сбить три бомбардировщика.

29 июня венгерская авиация потеряла еще один самолет, когда из боевого вылета не вернулся WM-21 F.242 из X. Köz.Szd. Что с ним произошло, неизвестно, и с тех пор его экипаж числится пропавшим без вести.

¹ Первоначально эти эскадрильи имели соответственно обозначения 3/1. B.Szd. и 3/2. B.Szd.



**Сержант Арпад Кертес (второй слева)
вместе с механиками 2/3. V.Szd.,
начало июля 1941 г.**

**В ходе боевого вылета 27 июня 1941 г.
сержант Кертес записал на счет венгерской авиации
первую победу на Восточном фронте,
сбив советский самолет-разведчик.**



**Пилот 2/4. V.Szd. около своего истребителя CR.42,
аэродром Коложвар, 1941 г.**

1 июля 1941 г. «Карпатская группа», чью главную ударную мощь составлял «Мобильный корпус», перешла границу Советского Союза и начала наступление в глубь его территории. На следующий день 3-я румынская армия начала наступление на Черновицы¹, а немецкая 11-я полевая армия нанесла удар в направлении на Могилев-Подольский.

Хотя к этому моменту «Мобильный корпус», которым командовал генерал-майор Бела Данлоки-Миклош (Bela Danloki-Miklós)², и считался наиболее современным соединением венгерской армии, его лишь условно можно было назвать «мобильным» или «механизированным». В состав корпуса входили:

— две механизированных бригады, в каждой из которых было по одному разведывательному батальону, два пехотных и два велосипедных батальона, дивизион самоходных гаубиц среднего калибра и одна зенитная батарея;

— одна кавалерийская бригада, которая также называлась «кавалерийской» лишь условно, поскольку она не имела лошадей. В ее составе было два кавалерийских полка, один разведывательный и два велосипедных батальона;

— два отдельных велосипедных батальона, артиллерийский дивизион среднего калибра, зенитный дивизион, а также подразделения обеспечения (инженерные, связи, транспортные и т.п.).

Общая численность «Мобильного корпуса» составляла около 25 тыс. солдат и офицеров, что было меньше штатной численности механизированного корпуса Красной армии. В составе корпуса было около 160 устаревших танков, в т.ч. итальянские легкие танки «Ансальдо», чья броня защищала экипаж лишь от пуль. Этими силами корпус должен был атаковать 12-ю советскую армию, занимавшую позиции вдоль советско-венгерской границы и в составе которой было восемь дивизий общей численностью не менее 56 тыс. человек.

¹ С 1944 г. город называется Черновцы.

² Командовал «Мобильным корпусом» с 01.10.1940 г. по 01.02.1942 г. и 04.12.1941 г. был награжден немецким Рыцарским Крестом. 01.08.1944 г. генерал-лейтенант Данлоки-Миклош был назначен командующим 1-й армией. 15.10.1944 г. он перешел на сторону советских войск и затем возглавил временное правительство, созданное на территории Венгрии, занятой советскими войсками.

Для поддержки «Мобильного корпуса» были выделены:

— 4-й бомбардировочный полк (4. Bombázóezred) и 3/5. V.Szd., оснащенные бомбардировщиками Ju-86K-2 и Ca.135bis;

— 2/3. V.Szd. и 2/4. V.Szd., имевшие на вооружении истребители CR.42;

— VII. Köz.Szd. и X. Köz.Szd., оснащенные многоцелевыми самолетами He-46E-2 и WM-21A/B;

— отдельная эскадрилья дальней авиаразведки (Önálló Tavolfelderítőszázad, сокр. Ön.Tf.Szd.), имевшая в своем составе самолеты He-70K и Ju-86K-2.

Венгерские самолеты атаковали позиции советских войск, а также совершали разведывательные полеты в глубь советской территории. Бомбовым ударам подверглись г. Станислав, расположенный в 80 км восточнее его г. Чортков, г. Каменец-Подольский, г. Снятын, в 29 км северо-западнее Черновиц, и г. Бар, в 60 км юго-западнее Винницы. До 13 июля венгерские бомбардировщики совершили 145 боевых вылетов, сбросив в общей сложности 113165 кг бомб.

С началом активных боевых действий венгерская авиация стала нести потери. 1 июля из-за отказа двигателя в районе Керешмеца (Keresmez) совершил вынужденную посадку He-70K F.407 из Ön.Tf.Szd., в результате чего два члена его экипажа получили ранения. На следующий день, возвращаясь из боевого вылета, из-за обледенения, приведшего к срыву в штопор, в Карпатах разбился Ju-86K-2 B.319 из 4/4. V.Szd.

3 июля в районе г. Делятин, в 44 км южнее Станислава, из-за нехватки горючего совершил вынужденную посадку и получил легкие повреждения Ju-86K-2 B.322. Совершил вынужденную посадку и Ca.135bis B.534, поврежденный зенитным огнем в районе Снятына. В тот же день пропал без вести вместе со всем своим экипажем He-70K F.401 из Ön.Tf.Szd., выполнявший разведывательный полет в район Каменец-Подольский — Харьков. Предполагается, что он был сбит советским истребителем.

6 июля в воздушном бою над Каменец-Подольским был поврежден еще один возвращавшийся с задания самолет-разведчик из Ön.Tf.Szd. He-111P-2 F.702.

7 июля венгерские самолеты перебазировались со своей территории на бывший советский аэродром в Станиславе, а также на аэродромы в городах Коломыя и Стрый, расположенных соответственно в 47 км юго-восточнее и в 75 км северо-западнее Станислава. Это

значительно упростило выполнение боевых заданий, поскольку исчезла необходимость постоянно перелетать через Карпаты, что было связано с дополнительным риском.

Из эскадрилий, разместившихся на советской территории, была образована отдельная авиагруппа, которую возглавил подполковник Бела Орос (Béla Orosz) и которая в оперативном отношении была подчинена штабу «Мобильного корпуса».

В ее состав первоначально были включены:

- девять He-46E-2 из VII. Köz.Szd. «Kocsonyás béka»;
- девять WM-21 из X. Köz.Szd.;
- девять CR.42 из 2/3. V.Szd.

9 июля приказом начальника Генерального штаба генерала Верта «Карпатская группа» была распущена. 1-ю горную бригаду и бригаду пограничной стражи было решено использовать для выполнения полицейских функций на занятой территории, в то время как «Мобильный корпус» генерал-лейтенанта Ференца Сомбатхелли был передан в распоряжение немецкой группы армий «Юг».

10 июля группа подполковника Ороса перебазировалась на аэродром Озеряны, находившийся в 30 км юго-восточнее Станислава. Оттуда она поддерживала части «Мобильного корпуса», наступавшие в направлении Каменец-Подольский — Дунаевцы. Звено «Фиатов» во главе с лейтенантом Фамошом (Vámos), вступив в бой с пятью советскими истребителями, сбило один из них, еще один самолет был поврежден.

12 июля в 10.00 в воздух поднялись пять CR.42, которые пилотировали командир 2/3. V.Szd. капитан Аладар Собранцзи, старший лейтенант Ласло Поттгондь (László Pottyondy), лейтенант Фамош, младший сержант (szakaszvezető) Петер Шоош (Péter Soós) и младший сержант Балог (Balogh). Они получили приказ сопровождать WM-21 из X. Köz.Szd., которые должны были нанести удар по скоплению советских транспортных колонн в районе поселка Вел. Жванчик, в 29 км северо-восточнее Каменец-Подольского.

На пути в район цели капитан Собранцзи заметил три советских двухмоторных бомбардировщика, но, когда венгерские пилоты попытались их атаковать, внезапно появилась «семерка» И-16. В ходе завязавшегося боя Собранцзи и Поттгондь сбили по одному советскому истребителю, а затем по одному И-16 записали на свой счет и младшие сержанты Балог и Шоош. В то же время CR-42 V.265 лейтенанта Фамоша «лоб в лоб» столкнулся еще с одним И-16.

Заметив, что Фамош успел выпрыгнуть на парашюте, капитан Собранцзи решил подобрать его. Описывая круги вокруг опускающегося парашюта, он увидел, что Фамош висит совершенно неподвижно. Едва его тело коснулось верхушек деревьев, как на окраине леса появились советские солдаты. Собранцзи выпустил по ним несколько очередей, заставив повернуть обратно. Оглядевшись вокруг, он увидел на юго-восточной окраине леса небольшой луг и направил свой «Фиат» вниз.

Пробежав по земле около 80 метров, самолет остановился. Колеса шасси полностью увязли в мягком грунте, что сделало взлет невозможным. Увидев вдали группу всадников, которые галопом приближались к месту посадки, Собранцзи потянулся за пистолетом. Однако он не потребовался, поскольку это были венгерские гусары, видевшие приземление своего самолета. Приказав гусарам охранять «Фиат», Собранцзи на взятой у одного из них лошади отправился на поиски Фамоша.

Он быстро нашел парашют Фамоша, но ему понадобилось полтора часа, чтобы отыскать самого пилота, который, как оказалось, спал глубоким сном в заброшенной хижине лесника! Фамош рассказал, что сразу после столкновения с И-16 потерял сознание и не помнит, как дернул за вытяжное кольцо парашюта. Очнулся только, когда коснулся веток деревьев. Услышав стрельбу на окраине леса, он пошел в глубь его, где нашел эту хижину и свалился без сил.

Тем временем в этот район вышла венгерская механизированная часть, и при помощи ее техники «Фиат» удалось отбуксировать на твердую землю. В 19.00 того же дня капитан Собранцзи вместе с лейтенантом Фамошем прилетел обратно на аэродром Озеряны и 2/3. V.Szd. смогла в тот день записать на свой счет пять побед, не потеряв ни одного пилота.

Около полудня десять He-46E-2 и WM-21 из состава VII. Kőz.Szd. и X. Kőz.Szd. снова бомбили скопление советских войск в районе Вел. Жванчика. Обратного не вернулся один самолет, что с ним произошло, неизвестно, и его экипаж считается пропавшим без вести. Несколько самолетов были повреждены зенитным огнем, и затем два из них разбились во время вынужденных посадок. На аэродроме Стрый потерпел аварию He-46E-2 F.326 из I. Kőz.Szd, который был временно придан VII. Kőz.Szd., а в Озерянах — WM-21 F.271 из X. Kőz.Szd.

В тот же день на аэродроме Кольмыя повреждения средней тяжести получил He-46E-2 F.334, откомандированный в VII. Köz.Szd. из VI. Köz.Szd. «Csikos». Во время посадки он попал в воронку, оставшуюся после налета советской авиации. А чуть позже, израсходовав все топливо, разбился WM-21 F.234 из VII. Köz.Szd. Его пилот получил ранения, а летчик-наблюдатель погиб.

В течение 13 — 14 июля была проведена ротация эскадрилий, входивших в авиагруппу подполковника Ороса. Первыми 13 июля обратно в Венгрию улетели пилоты 2/3. V.Szd., успевшие сбить на Восточном фронте семь советских самолетов, потеряв при этом два своих «Фиата». В тот же день им на смену на аэродром Озеряны прибыли 12 CR-42 из 1/3. V.Szd. «Kör Asz»¹ под командованием капитана Ласло Томора (László Tomor). 14 июля из Венгрии перелетели девять He-46E-2 и столько же WM-21A/B из I. Köz.Szd. и III. Köz.Szd. «Somogyi bicska», сменившие самолеты VII. Köz.Szd. и X. Köz.Szd. 17 июля Восточный фронт покинули и бомбардировщики Ju-86K-2 из 4/1. B.Szd. и 4/3. B.Szd.

20 июля пять «Фиатов» 1/3. V.Szd. во главе с капитаном Томором вели разведку и атаквали наземные цели южнее Винницы в районе Бершадь — Брацлав — Тульчин. При этом интенсивным зенитным огнем было повреждено сразу четыре самолета, а сам капитан Томор получил легкое ранение.

23 июля в рамках наступления немецкой группы армии «Юг» части венгерского «Мобильного корпуса», которые еще 9 июля были подчинены 17-й немецкой полевой армии, начали продвижение в районе Бершадь — Гайворон. Авиагруппа подполковника Ороса оказывала им поддержку, выполняя разведывательные полеты и нанося бомбовые удары, для чего 24 июля в ее состав была включена смешанная бомбардировочная эскадрилья из девяти Ju-86K-2 и шести Ca.135bis.

27 июля 1941 г. произошел инцидент, когда CR.42 из 1/3. V.Szd. едва не был сбит союзными словацкими истребителями. Венгерский самолет без предварительного оповещения прошел над аэродромом Тульчин, в 67 км юго-восточнее Винницы, где тогда базировалась 13-я словацкая эскадрилья (13.letka). По приказу немецкого комен-

¹ Первоначально имела обозначение 1/6. V.Szd. и получила новое после того, как 1/3. V.Szd. «Puta» была переименована в 2/2. V.Szd.

данта аэродрома ему наперехват были подняты три истребителя Avia B-534, но догнать нарушителя смог только один. Его пилот Ян Режняк (Ján Režňák)¹, открыв огонь с большой дистанции, лишь незначительно повредил «Фиат».

Венгерское командование заявило протест и потребовало строго наказать словацкого пилота за то, что он не смог определить национальную принадлежность их самолета и потому едва не сбил его. Однако на защиту Режняка встал немецкий комендант аэродрома, отдавший приказ о перехвате, и дело само собой заглохло. На следующий день «Фиаты» 1/3. V.Szd. вместе с самолетами I. Kőz.Szd. перелетели на аэродром Аннаполь, расположенный всего в 7 км юго-восточнее Тульчина. Видимо, столь близкое соседство сделало свое дело, и никаких инцидентов между словацкими и венгерскими пилотами больше не было.

В августе 1941 г. венгерский «Мобильный корпус» продолжал наступать вместе с частями 11-й немецкой армии в направлении Николаева, что предопределяло выбор целей для венгерской авиации. Уже 1 августа три Ju-86K-2, которых сопровождало десять «Фиатов» из 1/3. V.Szd., совершили налет на советские позиции в районе поселка Саврань, в 57 км северо-западнее Первомайска. 4 августа три «Юнкерса» под прикрытием звена CR.42 нанесли удар по Ольвиополю, в окрестностях которого шли бои между частями «Мобильного корпуса» и советскими войсками. На следующий день венгерские части вошли в Первомайск, от которого до Николаева оставалось 150 км на юго-восток.

5 августа 1/3. V.Szd. понесла свою первую потерю на Восточном фронте. Утром авиаразведка обнаружила в районе села Подвысокое, в 38 км юго-восточнее Умани, замаскированный трехмоторный транспортный самолет (вероятно, АНТ-9). Появилось предположение, что он должен вывезти высшее командование советских частей, окруженных в районе Умани, и в воздух поднялись шесть CR.42. Первое звено вел командир 1/3. V.Szd. капитан Томор, а второе — старший лейтенант Янош Петтендь (János Pettendy).

Достигнув Подвысокова, «Фиаты» на высоте 2000 метров описывали круги вокруг села, но так и не могли обнаружить свою цель.

¹ Затем, летая в составе 13.(Slow)/JG52, он одержал 32 победы и стал лучшим словацким асом периода Второй мировой войны.

Капитан Томор заметил постройку, напоминавшую командный пост, и решил проверить, так ли это. Он перевел свой «Фиат» в пикирование, и то же самое вслед за ним сделали и остальные пилоты. Однако все было тихо — советские зенитные батареи молчали, не желая выдавать расположение замаскированного аэродрома.

Уже во время пикирования Томор внезапно увидел трехмоторный самолет, стоявший рядом с домом на окраине села. Энергично повернув «Фиат», он поймал его в прицел и нажал на кнопку спуска оружия. В этот же момент огонь открыла и советская зенитная артиллерия, но было уже поздно. Очередь Томора достигла цели, и транспортный самолет загорелся. Затем все пилоты выпустили по горящему самолету по крайней мере по одной длинной очереди.

Однако огонь зенитных батарей был сильным — все «Фиаты» получили попадания, а два из них вообще не вернулись в Аннаполь. Вскоре стало известно, что младший сержант Лайош Дёчеи (Lajos Göcsei) остался жив. На его истребителе был поврежден руль направления, и, не дотянув немного до своего аэродрома, он совершил вынужденную посадку. Не было лишь никаких известий о старшем лейтенанте Яноше Петтендьи. Все его поиски как с воздуха, так и при помощи разведки не дали никакого результата, и с тех пор он числится пропавшим без вести.

7 августа в авиагруппу подполковника Ороса прибыло пополнение — 1/2. V.Szd. под командованием капитана Ласло Дьенеша (László Gyenes), в составе которой было семь итальянских истребителей Re.2000.

В 05.15 11 августа с аэродрома Сутиски, в 21 км южнее Винницы, поднялись шесть Ca.135bis во главе с капитаном Иштваном Саконьи. Их главной целью должен был стать двухкилометровый мост через Днепр около Николаева, бывший единственным путем отступления для советских войск, находившихся на правом берегу. Вскоре после взлета из-за проблем с двигателями один бомбардировщик повернул обратно, но остальные в сопровождении шести CR.42 из 1/3. V.Szd. и пяти Re.2000 из 1/2. V.Szd. продолжили полет.

Когда самолеты на высоте 3000 метров появились над городом, советская зенитная артиллерия открыла по ним огонь. В результате Ca.135bis B.511 капитана Саконьи получил попадание и один его двигатель вышел из строя, а 1/2. V.Szd. потеряла Re.2000 V.420, пилот которого старший лейтенант Дьюла Ласточь (Gyula Lasztócs) пропал без вести. Однако это не помешало венгерским пилотам



**Истребитель «Fiat» CR.42 из 1/3. V.Szd.,
Восточный фронт, лето 1941 г.**



**Пилоты 1/3. V.Szd.,
Восточный фронт, лето 1941 г.
Первый справа — командир эскадрильи
капитан Ласло Томор (László Tomor)**

выполнить задание — экипаж капитана Есеньи (Eszenyi) добился прямого попадания в мост, а Саконьи сбросил бомбы на железнодорожный вокзал Николаева.

На обратном пути венгерские самолеты встретили группу советских истребителей. Три «Фиата» во главе с командиром 1/3. V.Szd. капитаном Томором летели выше бомбардировщиков, когда ведущий И-16 попытался атаковать один из «Капрони». Капитан Томор и младший сержант Дёчеи спикировали наперерез ему, и, оказавшись в выгодной позиции, Дёчеи дал длинную очередь. И-16 загорелся и, войдя в штопор, врезался в землю. Почти в это же время прапорщик Кун (Kun) сбил еще один И-16, неожиданно оказавшийся прямо перед ним.

Когда капитан Томор вернулся на свою позицию над бомбардировщиками, он заметил, что к ним сзади приближается одиночный И-16. Спикировав на него, Томор сбил его. Одновременно с этим прапорщики Бараньяи (Baranyai) и Мартон Сёньи (Márton Szönyi), сопровождавшие поврежденный Ca.135bis B.511 капитана Саконьи, сбили еще по одному И-16.

Таким образом, пилоты 1/3. V.Szd. без потерь со своей стороны сбили пять советских истребителей. Еще один И-16 был на счету бортстрелков Ca.135bis капитана Есеньи, но, без сомнения, героем дня стал экипаж «Капрони» капитана Саконьи, сбивший сразу три истребителя.

С 12 августа венгерские самолеты действовали уже с аэродрома в Первомайске. В течение дня Ju-86K-2 под прикрытием CR.42 и Re.2000 совершили четыре налета на г. Новая Одесса, расположенный в 42 км севернее Николаева.

13 августа He-46E-2 из I. Köz.Szd., который сопровождал «Фиат» прапорщика Олфецки (Olveczky), атаковал несколько советских кораблей, находившихся в северной части Бугского лимана. Атака оказалась успешной, и один из кораблей получил прямое попадание 10-кг бомбы.

16 августа бомбовым ударам подверглась Ларьевка. В тот же день части 11-й немецкой армии взяли Николаев, при этом в плен попали около 60 тыс. советских солдат и офицеров.

19 августа «Фиаты» 1/3. V.Szd. перебазировались в Кривой Рог, куда через три дня из Венгрии для стажировки прибыли пилоты одного звена 1/4. V.Szd., а WM-21A/B из I. Köz.Szd. 21 августа перелетели на аэродром Казанка, расположенный в 42 км западнее

Кривого Рога. Этим двум эскадрильям предстояло поддерживать наступление германских и венгерских войск на Днепропетровск.

26 августа три CR.42 из 1/3. V.Szd., которые пилотировали лейтенант Альберт Шереш (Albert Seres) и прапорщики Сёньи и Бараньяи, патрулировали в районе Днепропетровска. Вскоре они обнаружили «тройку» И-16, летевшую ниже, и Шереш вместе с Сёньи мгновенно спикировали на нее. Один из советских летчиков заметил «Фиатъ» и попытался уйти, также начав пикирование. Однако было уже поздно и лейтенант Шереш открыл огонь по его И-16. Очередь пробила фюзеляж истребителя, и, не сумев выйти из пике, он врезался в деревья. Прапорщик Сёньи незамеченным приблизился к другому И-16, дав по нему длинную очередь. Через минуту советский истребитель взорвался, упав на землю прямо среди домов небольшой деревни.

Тем временем прапорщик Бараньяи, прикрывавший атаку своих товарищей, оказался лицом к лицу с появившейся «пятеркой» И-16. Ведя непрерывный огонь, он сумел прорваться прямо сквозь их строй. Быстро развернувшись, Бараньяи атаковал одного из них, но через мгновение сам был обстрелян сзади другим И-16. Едва он успел уйти из-под огня, как ему навстречу вышел еще один советский истребитель. Эта смертельная карусель продолжалась несколько минут — «Фиат» получил уже несколько попаданий, а сам Бараньяи был ранен в ногу. Лишь используя отличные маневренные качества CR.42, ему удалось уходить от атак И-16, но он не знал, сколько времени это будет продолжаться, так как топливо уже подходило к концу.

В этот момент ему на помощь пришли «Фиаты» лейтенанта Шереша и прапорщика Сёньи. Их появление стало полной неожиданностью для советских летчиков, и в течение нескольких секунд Шереш и Сёньи сбили по одному И-16. Мгновенное замешательство противника позволило и Бараньяи занять выгодную позицию для атаки. Его длинная очередь прорезала И-16, который, оставляя за собой шлейф густого черного дыма, врезался в землю около реки Самара, северо-восточнее Днепропетровска. Затем Бараньяи на последних каплях горячего смог дотянуть до своего аэродрома в Кривом Роге. Его рана оказалась легкой, и уже на следующий день он снова поднялся в воздух.

В тот же день, 26 августа, Re.2000 из 1/2. V.Szd. нанесли штурмовой удар по одному из советских аэродромов, на котором, со-

гласно рапорту капитана Дьенеша, удалось вывести из строя десять самолетов.

Утром 27 августа звено «Фиатов», которое возглавлял лейтенант Дьёрдь Уйсась (György Ujszászy), первым вылетело на патрулирование в район Днепропетровска. Истребители сначала описывали круги над городом, а затем начали постепенно расширять их, захватывая близлежащие районы. Внезапно старший сержант (törzsőrmester) Собранци (Szobránci) заметил низколетающий МиГ-1, который заходил на посадку на хорошо замаскированный полевой аэродром. Это был большой луг, обрамленный деревьями, под которыми была запаркована по меньшей мере эскадрилья «МиГов».

Собранци, предупредив по радио своего ведущего, со стороны солнца спикировал на ни о чем не подозревавший советский истребитель. Раздалась короткая очередь, и, врезавшись в землю, МиГ-1 взорвался. На аэродроме началась лихорадочная деятельность, и несколько истребителей начали выруливать на старт. Едва два первых «МиГа» оторвались от земли, как их атаковали «Фиаты» лейтенанта Уйсасы и старшего сержанта Собранци. Не успевшие набрать скорость самолеты были удобной мишенью и потому сразу же были сбиты.

Однако другие «МиГи» смогли благополучно взлететь, и, набрав высоту, теперь уже сами заходили для атаки. Лейтенант Уйсась заметил, как рядом с правым крылом «Фиата» прошла трассирующая очередь, — позади был советский истребитель. Резко взяв ручку управления на себя, он начал набирать высоту, но, видимо, советский пилот ожидал это, потому что новая очередь прошла уже совсем близко. Бросив самолет в сторону, Уйсась обернулся назад и с облегчением увидел, что преследователь по спирали падает вниз, оставляя за собой шлейф густого дыма. Это третий пилот его звена прапорщик Сенаши (Szénási) вовремя пришел на помощь своему ведущему и сбил МиГ-1.

Боекомплект на «Фиатах» подходил к концу, и венгерские пилоты начали постепенно выходить из боя. При этом лейтенант Усась, которого прикрывал прапорщик Сенаши, успел атаковать еще один «МиГ». Очередь попала точно в его кабину, и советский истребитель врезался в землю.

Хотя венгерские пилоты и заявили о пяти победах, вечером того же дня немецкая разведка подтвердила уничтожение в том бою шести советских самолетов.

Затем во время второго патрульного полета CR.42 из I/3. V.Szd. сбили в районе Днепропетровска еще два советских истребителя — победы одержали лейтенант Сереш и прапорщик Бараньяи.

В тот же день в ходе очередного боевого вылета свою четвертую победу одержал и прапорщик Сёньи. Однако спустя минуту его «Фиат» тоже был сбит, и, совершив вынужденную посадку за линией фронта, Мартон Сёньи попал в плен ¹.

28 августа командир венгерской авиагруппы на Восточном фронте Бела Орос был отозван в Венгрию, а вместо него оттуда прибыл подполковник Шандор Дыирешь (Sándor Gyíressy). После того как 2 сентября Днепропетровск был взят, авиагруппу перенацелили на Запорожье, в районе которого части «Мобильного корпуса» понесли серьезные потери. Так, в ходе боев на острове Хортица ² был полностью уничтожен венгерский пехотный полк.

Тяжелые потери заставили руководство Венгрии пересмотреть общую позицию в отношении дальнейшего участия страны в боях на Восточном фронте. 5 сентября генерал Хенрик Верт ³ был снят с должности начальника Генерального штаба венгерской армии, а вместо него был назначен Ференц Сомбатхельи, которому было присвоено звание генерала пехоты. В отличие от своего предшественника, Сомбатхельи считал, что венгерскую армию необходимо использовать только для защиты собственных границ.

О том, насколько своевременно была произведена эта замена, говорит следующий факт. 7 сентября 1941 г. по приглашению Гитлера адмирал Хорти, которого сопровождали министр-президент Бардош, новый начальник Генерального штаба генерал Сомбатхельи и венгерский посол в Берлине Андор Сентмиклошь (Andor Szentmiklóssy) ⁴, посетил штаб Верховного командования вермахта.

¹ В плену он стал антифашистом. Пройдя подготовку в одной из школ Украинского штаба партизанского движения, он 08.08.1944 г. был заброшен с группой на территорию Венгрии и спустя месяц — 07.09.1944 г. — погиб в бою с жандармерией.

² Остров на Днестре, находящийся фактически в черте Запорожья.

³ Осенью 1944 г. он был сначала арестован нацистами, а после завершения Второй мировой войны оказался в советском плену, где и умер в 1952 г.

⁴ Затем стал заместителем министра иностранных дел Венгрии. Осенью 1944 г. он был арестован немцами и отправлен в концентрационный лагерь Дахау, где весной 1945 г. и умер.

Во время этого визита венгерская делегация была сильно поражена, узнав, что генерал Верт обещал немцам направить на Восточный фронт дополнительные части. В результате Хорти удалось добиться согласия Гитлера на отзыв «Мобильного корпуса» с Восточного фронта только в обмен на обещание послать венгерские части для охраны коммуникаций в тылу немецких войск.

Тем временем части «Мобильного корпуса» продолжали участвовать в боях на Востоке. В первой половине 6 сентября звено CR.42 из 1/3. V.Szd. атаковало советские позиции в районе Запорожья, а после полудня бомбовый удар по ним нанесли шесть Ju-86K-2, которых прикрывали девять «Фиатов».

6 сентября 1941 г. были изменены бортовые опознавательные знаки венгерских самолетов. Трехцветные стрелы на плоскостях и киле сменили белые кресты на фоне черного квадрата, которые стали наносить на фюзеляже и плоскостях, а по всей ширине киля были нарисованы горизонтальные полосы цветов национального флага (красная, белая, зеленая). Это должно было помочь избежать ошибок с определением принадлежности самолетов, как это было 27 июля, когда венгерский CR.42 едва не был сбит словацким Avia B-534. Кроме того, на этом настаивали и Люфтваффе, чьи пилоты часто путали венгерские Re.2000 с советскими И-16.

С наступлением осени венгерская авиация стала летать значительно меньше, однако продолжала нести потери. Известно, что 14 сентября в Карпатах разбился курьерский самолет, летевший с фронта, а 16 сентября из боевого вылета не вернулся He-46E-2 из III. Kőz.Szd.

20 сентября пять CR.42 во главе с капитаном Томором, атаковав позиции советских войск восточнее Никополя, помогли попавшему в окружение пехотному полку вермахта соединиться со своими основными силами.

22 сентября пять советских бомбардировщиков совершили налет на полевой аэродром, где базировались 1/3. V.Szd. и III. Kőz.Szd. Если потерь в 1/3. V.Szd. не было, то в III. Kőz.Szd. были убиты два человека и еще 15 человек из числа наземного персонала получили ранения.

30 сентября и 1 октября венгерские самолеты совершили налеты на Запорожье.

Снижение активности авиации объяснялось двумя основными причинами — плохой погодой и значительным износом техники.

Удаление аэродромов от Венгрии затрудняло поставку запчастей, которые в основном доставлялись транспортными самолетами.

В результате командование МКНЛ решило отозвать с Восточного фронта все свои эскадрильи. И 6 октября первой в Венгрию улетела I. Köz.Szd., которая за время своего нахождения на фронте без потерь в личном составе выполнила 72 боевых вылета общей продолжительностью 115 часов. При этом был совершен 61 вылет на разведку и 11 на бомбардировку, в ходе которых было сброшено две тонны бомб.

14 октября погодные условия позволили венгерским самолетам выполнить несколько боевых вылетов на поддержку войск, наступавших на Изюм. 18 октября звено CR-42 из 1/3. V.Szd. перелетело на аэродром Голубовка, в 50 км севернее Днепропетровска, откуда сопровождало немецкий самолет-разведчик, выполнявший разведывательный полет в районе Лозовая — Барвенково — Изюм.

20 октября в Венгрию вылетели пять оставшихся Re.2000 из 1/2. V.Szd. Над Карпатами самолеты попали в сплошную облачность и пилоты потеряли ориентировку. В результате два истребителя разбились в горах, еще один получил сильные повреждения, совершив вынужденную посадку. За один день эскадрилья потеряла больше самолетов, чем за два с половиной месяца пребывания на фронте.

30 октября все оставшиеся на Восточном фронте венгерские самолеты перелетели в Днепродзержинск, и только одно звено продолжало базироваться на аэродроме Лозовая, в 102 км северо-восточнее Днепропетровска. В течение следующего месяца боевые вылеты практически не совершались, лишь 3, 9 и 10 ноября выполнялись разведывательные полеты под прикрытием «Фиатов».

В начале ноября улетели в Венгрию бомбардировщики, а затем 17 ноября дошла очередь и до III. Köz.Szd. В ходе боевых вылетов на Восточном фронте эскадрилья понесла серьезные потери — было потеряно три WM-21, погибли пять человек и один был тяжело ранен. Не обошлось без неприятностей и при перелете домой, когда из-за плохой погоды несколько самолетов совершили вынужденные посадки, а один разбился.

19 ноября в Венгрию отправилась 1/3. V.Szd. За время пребывания на Восточном фронте пилоты эскадрильи совершили 447 боевых вылетов общей продолжительностью 800 часов и сбили 19 самолетов. При этом было потеряно два CR.42, еще шесть получили повреждения, один пилот погиб, а другой попал в плен.

Всего в июне — ноябре 1941 г. в ходе боев на Восточном фронте венгерские самолеты совершили 1454 боевых вылета общей продолжительностью 2192 часа, сбросив 217 тонн бомб и сбив 30 самолетов. В то же время были потеряны в боях, разбились в летных происшествиях и получили повреждения различной тяжести 56 самолетов: 25 разведчиков, 14 истребителей, 11 бомбардировщиков, пять связных самолетов и один транспортный SM.75¹. При этом безвозвратные потери составили 21 самолет, а остальные получили повреждения от 20 до 90%. Погибли 17 пилотов и членов экипажей, шесть человек пропали без вести, ранения получили 28 человек, в т.ч. десять офицеров.

24 ноября в Венгрию отправились и последние подразделения «Мобильного корпуса». Всего в боях на Восточном фронте корпус потерял убитыми 2700 человек, в т.ч. 200 офицеров, 1500 человек пропали без вести и 7500 получили ранения. Материальные потери составили: 100% легких танков, 80% средних танков и 90% броневых автомобилей.

Начало декабря 1941 г. ознаменовалось значительным расширением границ войны, которая приобрела поистине мировой характер. Сначала 5 декабря Великобритания объявила войну Венгрии, Румынии и Финляндии. Затем утром 7 декабря Япония, атаковав военно-морскую базу в Перл-Харборе, начала войну против США, а на следующий день объявила войну и Великобритании. 11 декабря Германия и Италия, выполняя свои обязательства перед Японией, объявили войну США. Через два дня то же самое были вынуждены сделать Венгрия и остальные страны, присоединившиеся к военнополитическому пакту «Рим — Берлин — Токио».

В начале января 1942 г. Гитлер направил адмиралу Хорти письмо, в котором фактически потребовал увеличения числа венгерских частей на Восточном фронте. 9 января в Будапеште побывал рейхсминистр иностранных дел Третьего рейха Йоахим фон Риббентроп, сообщивший венгерскому правительству, что Германия рассчитывает на то, что венгерская армия примет полномасштабное участие в предстоящей летней кампании на Восточном фронте. Высшее

¹ 04.11.1941 г. он должен был вылететь на фронт, но сразу после взлета с аэродрома Будаэрш в тумане врезался в холм. Все десять человек, находившиеся на его борту, погибли.

политическое руководство Венгрии и Генеральный штаб венгерской армии были против подобного «почетного» предложения, но все же уклониться от него так и не смогли.

В конце января в Будапешт для обсуждения уже конкретных объемов участия Венгрии в предстоящей кампании прибыл начальник штаба Верховного командования вермахта генерал-фельдмаршал Вильгельм Кейтель (Wilhelm Keitel). Первоначально он настаивал на том, чтобы на Восточный фронт было направлено не менее двух третей венгерской армии. Однако после тяжелых переговоров с начальником венгерского Генерального штаба генералом Сомбатхельи¹ Кейтель согласился уменьшить свои требования.

¹ Он занимал пост начальника Генерального штаба венгерской армии с 07.09.1941 г. по 19.04.1944 г. и был одним из наиболее доверенных лиц адмирала Хорти. После окончания Второй мировой войны новыми венгерскими властями Сомбатхельи был арестован и отдан под суд. Первоначально «народный суд» вообще хотел оправдать его, но судьям было сообщено, что начальник венгерской секретной полиции Габор Петер (Gábor Péter) не хочет этого. В результате Сомбатхельи был приговорен к 10 годам тюремного заключения, что по тем временам было относительно легким наказанием. Однако уже вскоре он был незаконно передан властям Югославии, которые обвинили его в массовых репрессиях в отношении мирного населения в январе 1942 г., когда в сербском городе Нови-Сад было убито около 1300 жителей, среди которых были евреи, сербы и даже венгры. Сомбатхельи был приговорен к смертной казни, и 04.11.1946 г. приговор был приведен в исполнение. В настоящее время ясно, что обвинения против генерала Сомбатхельи были совершенно беспочвенными. Будучи в январе 1942 г. начальником Генерального штаба венгерской армии, он не только не был организатором этих репрессий, а, наоборот, именно по его приказу было проведено специальное расследование, в результате которого все виновные в массовых убийствах были отданы под суд. Тогда венгерский суд приговорил четырех человек — генерал-майора Ференца Фекетехальми-Цейднера (Ferenc Feketehalmi-Czeidner), армейских полковников Йожефа Граша (József Grassy) и Ласло Деака (László Deák) и полковника жандармерии Мартона Цельди (Márton Zöldi) — к смертной казни, а еще двадцать получили от 8 до 15 лет тюремного заключения. Однако тогда приговор в отношении всех четырех главных виновников не был приведен в исполнение, поскольку они при помощи немецких властей скрылись на территории Германии. Лишь в 1946 г. все они были арестованы, доставлены в Югославию, где затем и были казнены. Интересно, что после войны маршал Тито в связи с событиями в Нови-Саде потребовал выдать и адмирала Хорти, но западные союзники отказались сделать это.

В результате было решено, что на Восточный фронт отправится 2-я венгерская армия общей численностью около 200 тыс. человек, командующим которой был генерал-лейтенант Густав Янь (Gustáv Jány)¹, а начальником штаба генерал-майор Дьюла Ковач (Gyula Kovács)². В нее вошли 3-й, 4-й и 7-й армейские корпуса, каждый из которых имел в своем составе три легких пехотных дивизии двух-полкового состава, и 1-я механизированная дивизия. Последняя была наиболее боеспособным соединением армии, поскольку была оснащена немецкой техникой и вооружением, которые обошлись Венгрии в 8 млн пенгё.

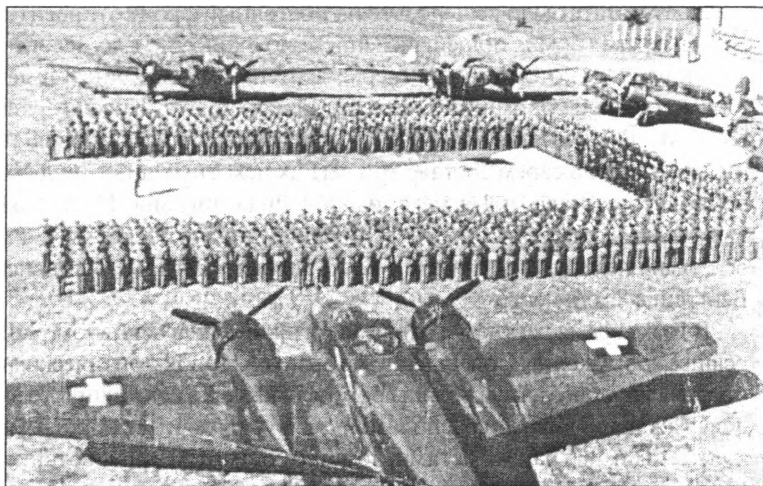
В то же время легкие пехотные дивизии имели в основном устаревшее вооружение. Совершенно не было винтовок с оптическими прицелами, а автоматами были вооружены только командиры взводов. Каждая из дивизий располагала 265 ручными и 92 станковыми пулеметами, 36 гранатометами, 40 минометами, 38 противотанковыми ружьями, 6 зенитными, 32 полевыми и 46 противотанковыми пушками. При этом противотанковые ружья и орудия были совершенно бесполезны против брони советских танков Т-34. Кейтель дал обещание заменить устаревшее вооружение, но оно в большинстве случаев так и не материализовалось.

Воздушную поддержку действий 2-й армии должно было обеспечить 1-е авиационное соединение (1. Repülősorport), которое по своей численности было фактически обычным авиаполком. 1 апреля 1942 г. командиром этого соединения был назначен полковник Генерального штаба Шандор Анраш (Sándor András), а начальником штаба — подполковник Янош Немет (János Németh).

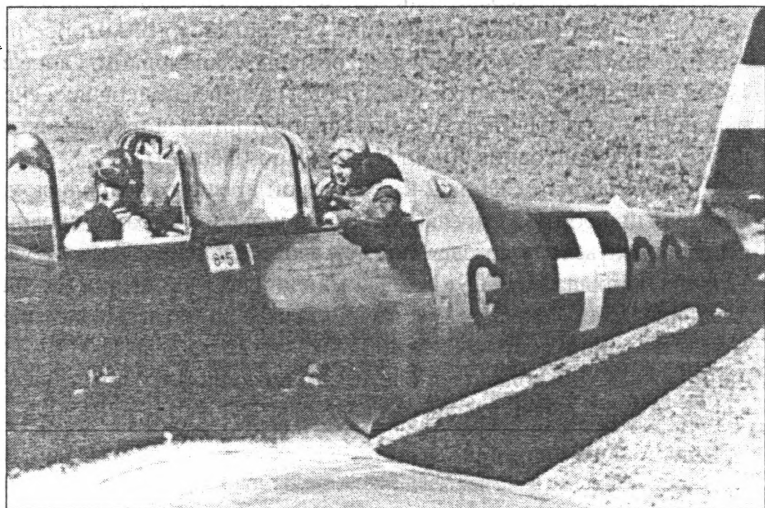
Первые подразделения 2-й венгерской армии отправились на Восточный фронт 11 апреля 1942 г., а в июне на Украину начали перебрасываться и подразделения 1-го авиасоединения. Первой туда 12 июня прибыла 1/1. Tf.Szd. под командованием капитана Яноша Холлоша (János Hollós), разместившаяся на аэродроме в Конотопе. В этот момент в составе эскадрильи было всего два He-111P-2 и один Do-17K-2, и только в июле из 4-го воздушного флота Люфтваффе ей были переданы еще пять He-111P-2/4 и три Do-215B-4.

¹ Он занимал эту должность с 01.03.1940 г.

² В начале 1945 г. он исполнял обязанности начальника Генерального штаба венгерской армии.



Личный состав эскадрильи бомбардировщиков Ca.135bis



**Курьерский самолет Agado Ag-96A G.429,
Восточный фронт, сентябрь 1942 г.**

22 июня на Восточный фронт перебазировались 12 He-46E-2 из 3/2. Köz.Szd. во главе со старшим лейтенантом Золтаном Троном (Zoltán Trón). Первоначально эта эскадрилья была оснащена самолетами WM-21, которые имели худшие летные характеристики, чем немецкие «Хейнкели», и к тому же не были оснащены радиостанциями. Незадолго перед вылетом на фронт Трону удалось добиться перевооружения эскадрильи He-46, и дальнейшие события показали правильность этого шага.

24 июня с аэродрома Дебрецен вылетели первые семь Ca.135bis из состава 4/1. B.Szd.¹ под командованием старшего лейтенанта Андраша Инокаи (András Inokay). Вместе с ними на Восточный фронт прибыл и штаб IV. B.Osz. во главе с командиром группы майором Иштваном Мочари (István Mocsáry). Во время посадки в Конотопе один бомбардировщик, сломав обе стойки шасси, полностью вышел из строя.

Кроме того, на Восточный фронт отправились: звено Ar-96 и Fi-156, использовавшиеся в качестве курьерских самолетов, три Ju-86K-2 и один FW-58 из 1. Sz.Szd. и три старых трехмоторных самолета Ca.101, сформировавших 1-ю техническую эскадрилью (1. Repülőhíradó), чьей задачей должна была стать срочная доставка на фронт необходимых запасных частей и материалов для боевых частей.

28 июня 1942 г. немецкие 4-я танковая и 2-я полевая армии вместе со 2-й венгерской армией начали наступление в направлении на Воронеж. И уже на рассвете 1-е авиасоединение понесло свою первую потерю, когда не вернулся He-46E-2 из 3/2. Köz.Szd., вылетевший на разведку советских переправ через Дон. Что с ним произошло, неизвестно, и с тех пор его экипаж — старший лейтенант Силь (Szily) и прапорщик (zászlos) Фречка (Frecska) — числится пропавшим без вести. После этого случая было приказано, чтобы каждый самолет-разведчик сопровождался двумя истребителями.

Утром четыре Ca.135bis из 4/1. B.Szd. нанесли бомбовый удар по населенному пункту Кушкино, сбросив в общей сложности четыре тонны бомб. Затем венгерские бомбардировщики совершили еще два налета на позиции советских войск в районе поселка Тим, расположенного в 60 км северо-западнее Старого Оскола.

¹ В ее состав были включены самолеты и экипажи расформированной 3/6. B.Szd. «Uz Vence».

В течение дня самолеты 3/2. Kőz.Szd. выполняли вылеты на корректировку артиллерийского огня. Во время одного из них He-46E-2 F.323 получил повреждение бензобака, но смог совершить вынужденную посадку около Беседино.

29 июня He-111P-2 F.701 командира 1/1. Tf.Szd. капитана Яноша Холлоша в ходе разведывательного полета был атакован советскими истребителями. Экипажу «Хейнкеля» удалось сбить два из них и затем на поврежденном самолете дотянуть до своего аэродрома.

В тот же день все имевшиеся в наличии транспортные самолеты 1-го авиасоединения — три Ju-86K-2 и три Ca.101 — были привлечены к переброске тринадцати тонн противотанковых снарядов для 16-й немецкой моторизованной дивизии. Вечером 30 июня один Ca.101 сбился с курса и, совершив вынужденную посадку, получил небольшие повреждения. В тот же день заблудился и один из «Юнкерсов». Его экипажу, в конце концов, удалось найти свой аэродром, но топливо к этому моменту уже закончилось. Во время вынужденной посадки недалеко от аэродрома самолет скапотировал. Другой Ju-86K-2 был по ошибке обстрелян немецкими частями и получил повреждения, а один из членов его экипажа был ранен. В результате для доставки снарядов пришлось использовать и один He-111P-2 из 1/1. Tf.Szd.

В течение 1 июля оставшиеся самолеты 1/1. Tf.Szd. вели разведку в районе Старого Оскола. На основе полученных данных Ca.135bis из 4/1. B.Szd., действовавшие отдельными звеньями по три — четыре самолета, трижды поднимались в воздух. Всего в тот день на позиции советских войск в районе Тима и поселка Ястребовка, в 20 км северо-западнее Старого Оскола, ими было сброшено около двенадцати тонн бомб.

2 июля был потерян еще один самолет, когда из разведывательного вылета не вернулся He-111P-2 F.704 из 1/1. Tf.Szd. В районе Воронежа он был атакован советскими истребителями и взорвался в воздухе. Весь его экипаж — пилот лейтенант Ласло Хехтш (László Hechts), штурман и командир экипажа старший лейтенант Йозеф Бенке (József Benke), фотооператор ефрейтор (tizedes) Йозеф Роскош (József Roszkos), бортрадист младший сержант Ференц Мароти (Ferenc Maróti) и бортстрелок ефрейтор Йенё Катович (Jenő Katovics) — погиб.

В этот же день из-за технических неисправностей совершил вынужденную посадку Ju-86K-2 B.335 из 1. Sz.Szd., направлявшийся в

тыл. На его борту, кроме членов экипажа во главе со старшим лейтенантом Штифтером (Stifter), находились десять раненых венгерских солдат, один из которых в результате вынужденной посадки погиб.

2 июля с аэродрома Сольнок на Восточный фронт вылетели штаб I/I. V. Osz. во главе с командиром группы майором Кальманом Чукашем (Kálmán Csukás) и I/I. V.Szd. «Dongó»¹ капитана Матиаша Сабо (Mátyás Szabó). В составе этой эскадрильи было двенадцать Re.2000, а среди ее пилотов на фронт в качестве добровольца отправился старший сын вице-адмирала Миклоша Хорти — старший лейтенант Иштван Хорти (István Horthy)². К концу перелета эскадрилья не досчиталась трех истребителей — один потерпел аварию во время промежуточной посадки на аэродроме Кольмыя, а еще два были вынуждены задержаться в Киеве для ремонта.

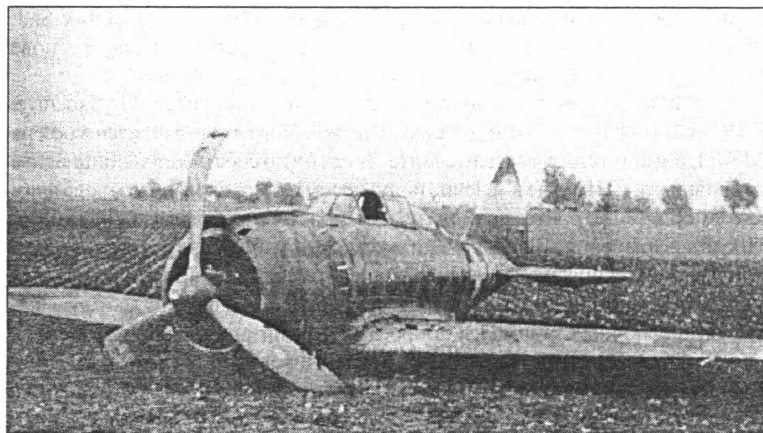
Сразу же после прибытия Re.2000 на Восточный фронт командир 1-го авиасоединения полковник Андраш приказал отправить по одному самолету на аэродромы, где базировались истребители 4-го воздушного флота Люфтваффе. Это было сделано для того, чтобы немецкие пилоты могли получше познакомиться с ними и тем самым избежать повторения инцидентов осени 1941 г., когда

¹ После того как летом 1941 г. на вооружение венгерской авиации начали поступать итальянские истребители Re.2000, «старая» I/I. V.Szd. «Ijasz» была распущена. «Новая» I/I. V.Szd. была сформирована на основе I/5. V.Szd. и потому сохранила ее название «Dongó» («Оса»).

² Родился в 1904 г. Закончил Технический университет в Будапеште. В 1929 г., пройдя летную подготовку, Иштван Хорти был зачислен в резерв МКНЛ в звании старшего лейтенанта. Затем он по собственной инициативе отправился в США, где в течение полутора лет работал на автозаводе фирмы «Форд» в Детройте, пройдя путь от простого рабочего до инженера. После возвращения в Венгрию Иштван Хорти работал в государственном концерне, объединявшем несколько сталелитейных и машиностроительных заводов. Прекрасно владея немецким, английским и французским языками, он в основном занимался вопросами организации экспорта. Затем в начале 40-х гг. Иштван Хорти был назначен директором венгерской железной дороги. В 1940 г. он женился на княгине Илоне Эбельсхайм-Дьюлаи (Ilona Ebelsheim-Gylai). Летом 1942 г., пройдя обучение в качестве хирургической медсестры, она также отправилась на Восточный фронт и затем работала в венгерском военном госпитале в Киеве. Их полуторагодовалый сын остался на попечении адмирала Хорти и его жены Магды.



**Пилоты и механики 1/1. V.Szd.,
Восточный фронт, лето 1942 г.**



**Re.2000, совершивший вынужденную посадку «на брюхо»,
лето 1942 г.**

они принимали Re.2000 за советские И-16 и открывали по ним огонь. Тем не менее пилоты Люфтваффе и в 1942 г. продолжали путать эти самолеты, сбив в результате два венгерских истребителя.

3 июля из Дебрецена на фронт вылетели и пять оставшихся бомбардировщиков 4/1. V.Szd., но долетели до места назначения только четыре, так как над Карпатами из-за технических проблем был вынужден повернуть обратно Ca.135bis В.557 прапорщика Барачкаи (Baracskaý).

В течение 3 — 5 июля венгерские транспортные самолеты, продолжавшие летать с максимальной нагрузкой, перебросили на фронт более семнадцати тонн боеприпасов.

5 июля семь Ca.135bis совместно с бомбардировщиками Люфтваффе совершили налет на Воронеж. Зенитным огнем были повреждены двигатели на двух самолетах. Командиру группы майору Мочари удалось дотянуть до своего аэродрома, а пилоту другого бомбардировщика пришлось совершить вынужденную посадку, но тоже уже на своей территории.

На следующий день шесть Ca.135bis под прикрытием восьми Re.2000 нанесли удар по Северному вокзалу Воронежа. Для пилотов 1/1. V.Szd. это был первый боевой вылет после прибытия на Восточный фронт.

В первой половине 7 июля семь Ca.135bis из 4/1. V.Szd. совершили налет на станцию Давыдовку, в 60 км южнее Воронежа, сбросив на нее семь тонн бомб. Позднее шесть бомбардировщиков, которых сопровождали шесть Re.2000, подвергли бомбежке позиции советских войск в районе села Урыв, в 70 км южнее Воронежа. В ходе вылета один Ca.135bis, по неизвестной причине, неожиданно загорелся и упал на землю, все четыре члена его экипажа погибли.

К этому времени немецкие части вышли к Дону и начали переправляться на его левый берег. 9 июля 1942 г. после тяжелых боев советские войска оставили Воронеж¹. На следующий день южнее Воронежа к Дону вышли и части 2-й венгерской армии. Однако в

¹ Всего в ходе Воронежско-Ворошиловградской стратегической оборонительной операции, продолжавшейся с 28.06 по 24.07.1942 г., части Брянского, Воронежского, Юго-Западного и Южного фронтов, а также Донской отряд Азовской военной флотилии потеряли в общей сложности 568347 человек. Советские войска по всему фронту отошли к Дону, отступив на различных участках от 150 до 400 км.

ее секторе на правом берегу реки в районе г. Лиски, в 81 км южнее Воронежа, в руках советских войск осталось три плацдарма. Первый находился в 29 км северо-западнее, в районе Урыва, второй — в районе села Коротояк, в 23 км к западу от Лисок, третий — в 17 км юго-восточнее, в районе села Щучье. Самым большим из них и создававшим наибольшую угрозу был Урывский плацдарм, ликвидация которого и стала основной задачей венгерских войск.

Общее техническое состояние Са. 135bis оставляло желать лучшего. Постоянные технические проблемы привели к тому, что венгерские бомбардировщики ежедневно выполняли один-два боевых вылета, в то время как немецкие Ju-88 совершали по пять — семь. Утром 10 июля из шести самолетов 4/1. В.Szd., выделенных для нанесения удара по Урывскому плацдарму, смогли взлететь только три. Во второй половине дня эта же «тройка» атаковала железнодорожную станцию Таловую, в 120 км юго-восточнее Воронежа. Во время налета бомбардировщики встретились с сильным зенитным огнем. Все три «Капрони» получили повреждения, но смогли вернуться.

В течение 13 июля бомбардировщики 4/1. В.Szd. поддерживали наступление 7-й легкой пехотной дивизии на Урыв. Первый вылет прошел успешно, и шесть Са. 135bis сбросили на позиции советских войск около шести тонн бомб. Во втором до цели долетели только четыре самолета, так как два бомбардировщика из-за технических проблем совершили вынужденные посадки, причем один из них сделал это с бомбами на борту. В третьем налете участвовали четыре «Капрони», сбросившие три с половиной тонны бомб. Один самолет был поврежден зенитным огнем, все члены его экипажа получили ранения, но он все же смог дотянуть до своего аэродрома. На другом бомбардировщике на обратном пути вышел из строя магнитный компас. Сбившись с курса, он залетел в район г. Ливны, в 126 км северо-восточнее Курска, где был обстрелян немецкой зенитной артиллерией. В результате, получив повреждения одного двигателя и рулей, самолет совершил вынужденную посадку.

Утром 18 июля четыре Са. 135bis из 4/1. В.Szd. совершили очередной налет на Урывский плацдарм, сбросив более четырех тонн бомб. Один самолет был поврежден зенитным огнем и совершил вынужденную посадку. Затем около полудня «пятерка» бомбардировщиков атаковала советские войска в районе села Коротояк, где между реками Потудань и Тихая Сосна, впадающими в Дон, нахо-

дился еще один советский плацдарм. На обратном пути на одном самолете отказал правый двигатель, однако его экипажу все же удалось дотянуть до своего аэродрома.

27 июля части 2-й венгерской армии, стремясь ликвидировать плацдарм в районе Урьюва, предприняли первое крупное наступление, которое, однако, ни к чему не привело. В тот день из-за нехватки горючего самолеты 1-го авиасоединения в воздух не поднимались.

На следующий день один из экипажей 3/2. Kőz.Szd., вернувшийся из разведывательного полета, сообщил, что обнаружил перемещение советских войск в направлении Воронежа. Венгерское командование решило нанести по указанному району бомбовый удар. Поскольку бомбардировщики 4/1. B.Szd. из-за технических проблем не могли подняться в воздух, пришлось послать He-46E-2, которые сбросили двенадцать бомб на... пустое место.

Наконец, 29 июля Ca.135bis были готовы к вылету и три «Хейнкеля» тщательно осматривали подозрительный район, но все поиски были напрасными — никаких признаков советских войск или военных объектов так и не было обнаружено.

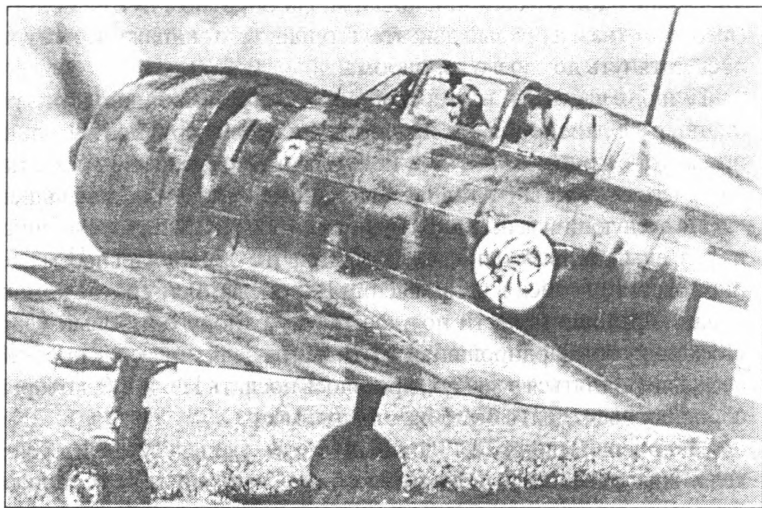
30 июля три Ca.135bis совершили очередной налет на позиции советских войск на правом берегу Дона. К этому времени в составе 1-го авиасоединения в исправном состоянии остался лишь один He-111P-2. Поэтому немецкое командование, заинтересованное в продолжении полетов венгерских дальних самолетов-разведчиков, передало 1/1. Tf.Szd. из 4-го воздушного флота Люфтваффе три самолета Do-215B-4.

В тот же день на усиление 1-го авиасоединения с аэродрома Коложвар¹ на Восточный фронт прибыли одиннадцать Re.2000 и два Bü-131 из 2/1. V.Szd. «Keresztespók» под командованием капитана Белы Керестеша (Béla Keresztes).

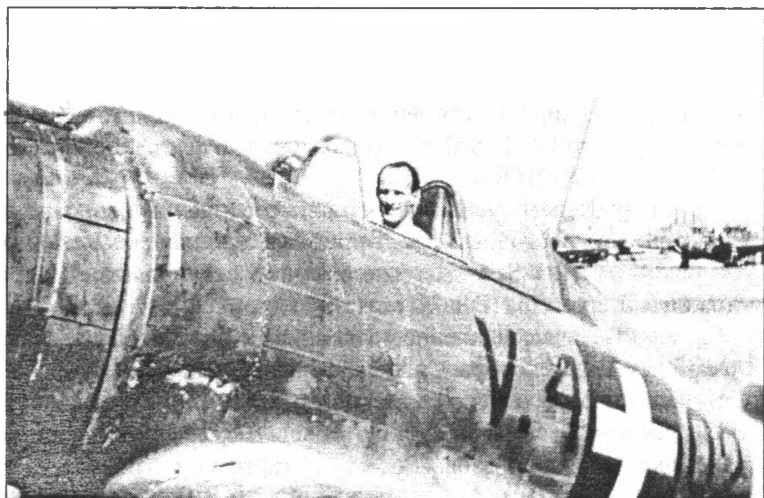
Теперь 1-е авиасоединение полковника Андраша располагало 96 самолетами, из которых, правда, только 50 были боевыми. Общая численность его личного состава превысила пять с половиной тысяч человек. Венгерские самолеты были размещены на аэродромах Курск, Обоянь, Уразово, Россошь, Старый Оскол и Иловское².

¹ Ныне г. Клуж-Напока (Cluj-Napoca) в Румынии.

² Вероятно, речь идет о селе Иловка, расположенном в 90 км юго-восточнее Старого Оскола.



**Старший лейтенант Иштван Хорти
в кабине Re.2000 из состава 1/1. V.Szd.**



**Венгерский пилот в кабине Re.2000 V.402,
изготовленного на венгерском заводе MAVAG.
Все Re.2000, собранные в Венгрии, были оснащены
двигателями WM K-14B, которые в отличие от итальянских
двигателей Piaggio имели меньший диаметр, но большую длину**

При этом в непосредственном распоряжении полковника Андраша находились лишь истребители и бомбардировщики, в то время как самолеты-разведчики напрямую выполняли приказы немецкого и венгерского армейского командования.

1 августа погода была нелетной, но He-46E-2 все же совершили несколько вылетов в район села Колыбелка, в 27 км юго-восточнее г. Лиски, где, по данным венгерского командования, советские части готовили переправочные средства. Однако никаких признаков подобной подготовки обнаружено не было.

3 августа погода улучшилась и экипажи 3/2. Kőz.Szd. в ходе разведывательных полетов обнаружили, что советские войска готовятся к переправе через Дон на участке 7-й легкой пехотной дивизии. И вскоре «тройка» Ca.135bis под прикрытием пяти Re.2000 нанесла бомбовый удар по местам предполагаемого форсирования.

В течение 4 августа три звена He-46E-2 совершили три вылета на поиски новых переправ советских войск, при этом прикрывавшие их Re.2000 сбили в районе Урыва два советских самолета. Во второй половине дня три бомбардировщика совершили налет на одну из обнаруженных переправ, сбросив на нее 3600 кг бомб.

В тот же день He-111P-6/R2 из 1/1. Tf.Szd. во время дальнего разведывательного полета был атакован восемью советскими истребителями. В ходе продолжавшегося 35 минут боя венгерским бортстрелкам удалось вывести из строя три нападавших самолета, после чего «Хейнкель» благополучно вернулся на свой аэродром.

5 августа аэродром в Старом Осколе, на котором базировалась Ca.135bis из 4/1. V.Szd., впервые был атакован советской авиацией.

6 августа советские войска, переправившись через Дон, захватили плацдармы в нескольких местах, в т.ч. в районе села Архангельское, в 54 км южнее Воронежа. На земле завязались ожесточенные бои, но венгерские бомбардировщики из-за плохого технического состояния не имели возможности оказать серьезную поддержку своим частям. В воздух смогли подняться лишь три Ca.135bis, да и те совершили всего один вылет. Зато активно действовали He-46E-2 из 3/2. Kőz.Szd., проводившие разведку направления передвижений частей противника и расположения его переправ, и истребители, сопровождавшие «Хейнкели» и прикрывавшие наземные части от ударов советской авиации.

Два Re.2000 из 1/1. V.Szd., которые пилотировали старший лейтенант Иштван Хорти и сержант (őrmester) Золтан Немешлаки

(Zoltán Nemeslaki), во время патрульного полета над левым берегом Дона обнаружили группу из 12 штурмовиков Ил-2, которую сопровождали 24 ЛаГГ-3. Используя свое преимущество в высоте, венгерские истребители спикировали вниз и, пролетев сквозь боевые порядки советских самолетов, на большой скорости ушли.

Один ЛаГГ-3, пораженный огнем старшего лейтенанта Хорти, был отнесен к разряду вероятных побед. Затем на аэродроме механики насчитали в Re.2000 Хорти восемь пробоин, еще больше их было в истребителе Немешлаки, который вообще остался жив только благодаря бронеплите, установленной позади кресла пилота.

После полудня в районе Урыва прапорщик Ференц Файда (Ferenc Vajda) из 2/1. V.Szd. сначала сбил ЛаГГ-3, а затем Ил-2. В то же время советскими истребителями был сбит Re.2000 из 1/1. V.Szd. Его пилот лейтенант Ласло Такач (László Takács) получил тяжелое ранение, но все же смог совершить вынужденную посадку в районе расположения своих частей.

Утром 7 августа венгерские истребители не успели помешать советской авиации нанести удар по позициям 7-й легкой пехотной дивизии. Сразу же после того, как советские самолеты улетели, над венгерскими позициями показались три немецких He-111. Еще через несколько мгновений там же появились и запоздавшие Re.2000, которые с ходу атаковали «Хейнкели» и сбили один из них. Бомбардировщик упал на своей территории, и два члена экипажа получили легкие ранения. Оценив все обстоятельства этого инцидента, немецкое и венгерское командование «замяли» его.

В течение дня Ca.135bis из 4/1. B.Szd. под прикрытием истребителей совершили два налета на позиции советских частей в районе Коротояка, сбросив свыше семи тонн бомб. Венгерские самолеты-разведчики выполнили семь вылетов, в т.ч. шесть из них He-46E-2 из 3/2. Köz.Szd.

После полудня 8 августа на бомбежку советских позиций в районе села Петропавловка, в 26 км юго-восточнее г. Лиски, вылетели четыре Ca.135bis. Однако из-за технических неполадок два из них вскоре повернули обратно. В результате удар нанесла лишь пара бомбардировщиков, которую сопровождали три Re.2000, также бывшие в тот день единственными исправными венгерскими истребителями.

9 августа советские войска нанесли контрудар, расширив свой плацдарм в районе Урыва. Рано утром на разведку в район Урыв —

Воронеж вылетела пара He-46E-2. На обратном пути ее атаковали два И-16. Одному «Хейнкелю» удалось уйти, а экипаж прапорщика Йожефа Шолтеса (József Soltesz) вынужден был принять бой и сбил один истребитель. Но второй И-16 продолжал атаки, и только своевременное появление Re.2000 спасло самолет-разведчик. «Хейнкель» Шолтеса получил многочисленные повреждения, но все же смог вернуться на свой аэродром.

Около 07.30 шесть Re.2000 начали патрулирование над позициями 7-й пехотной дивизии. Вскоре появились советские истребители, которых венгерские пилоты приняли сначала за немецкие. Однако быстро поняв свою ошибку, они вступили в бой и сбили два советских самолета. После полудня в ходе очередного боевого вылета один из Re.2000 получил повреждения. Во время посадки на своем аэродроме истребитель врезался в транспортный Ju-86K-2 и сгорел вместе с ним.

В течение дня Ca.135bis трижды атаковали позиции советских войск: один раз в районе села Сторожевое, в 10 км севернее Урыва, и два раза в районе самого Урыва, сбросив в общей сложности около десяти тонн бомб. При этом из-за плохого технического состояния самолетов 4/1. V.Szd. в первом налете на Урыв смогли принять участие всего два бомбардировщика.

По состоянию на 10 августа в 1-м авиасоединении в пригодном для полетов состоянии было 26 самолетов: один He-111P-4, три Do-215B-4, пять Ca.135bis, шесть He-46E-2 и одиннадцать Re.2000. Бомбардировщики совершили два налета на советские позиции, а после полудня истребители провели бой с группой ЛаГГ-3, но ни одна из сторон не смогла добиться успеха.

Утром 11 августа два He-46E-2 под прикрытием истребителей совершили разведывательный вылет в район села Садовский, при этом советской зенитной артиллерией был сбит один Re.2000. Его пилот сержант Демеш (Gémes) выпрыгнул на парашюте и, приземлившись в расположении советских войск, попал в плен.

Примерно в то же время Ca.135bis совершили налет на скопленные советской техники около села Петропавловка, в 25 км юго-восточнее Лисок. Еще на подходе к цели бомбардировщики были обстреляны советской зенитной артиллерией, и на Ca.135bis B.551 был выведен из строя один двигатель. Самолет отстал от группы и вскоре был атакован советскими истребителями. Однако экипажу бомбардировщика удалось сбить одного из нападавших, выполнить



Подвеска авиабомб на бомбардировщик Ca.135bis В.512



**Члены экипажа бомбардировщика Ca.135bis
перед боевым вылетом**

задание и затем благополучно вернуться на свой аэродром. В тот же день бомбардировщики 4/1. V.Szd. под прикрытием Re.2000 подвергли бомбежке советские позиции в районе села Коротояк.

Рано утром 12 августа He-46E-2 из 3/2. Köz.Szd. обнаружили концентрацию советских частей возле села Потудань, и туда была направлена «тройка» Ca.135bis, а после полудня бомбардировщики нанесли удар по советским переправам около Коротояка.

13 августа командование 2-й венгерской армии ожидало наступление советских войск, но в течение дня разведчики 3/2. Köz.Szd. так ничего подозрительного и не обнаружили. Три бомбардировщика нанесли удар по скоплению советских танков у понтонного моста через Дон у Коротояка. В результате налета переправа была разбита, а среди танков наблюдались взрывы.

В тот день He-111P-6/R2 из 1/1. Tf.Szd. во время разведывательного полета был атакован советскими истребителями. На самолете была повреждена гидросистема, но пилоту удалось дотянуть до своей территории и совершить вынужденную посадку «на брюхо». При этом «Хейнкель» получил такие сильные повреждения, что его пришлось списать.

14 августа три Ca.135bis бомбили советские переправы в районе Урывского плацдарма. Над целью прямым попаданием зенитного снаряда был сбит бомбардировщик командира IV. V. Osz. майора Иштвана Мочари. Три человека — майор Мочари, сержант Золтан Надь (Zoltán Nagy) и младший сержант Имре Пири (Imre Piri) — погибли, и лишь двоим, выпрыгнувшим на парашютах, удалось спастись. Это были штурман старший лейтенант Дьёрдь Орбан (György Orbán) и начальник штаба 1-го авиасоединения подполковник Янош Немет, который в тот день был в экипаже майора Мочари.

15 августа два He-46E-2 под прикрытием истребителей 1/1. V.Szd. выполнили разведывательный полет по маршруту Урыв — Коротояк — Мостыще. При этом обратно не вернулся Re.2000 сержанта Андора Петерффи (Andor Péterffy), который, как предполагается, был сбит советскими истребителями.

В течение дня Ca.135bis из 4/1. V.Szd. совершили три налета на советские позиции в районе сел Петропавловка и Урыв, сбросив в общей сложности двенадцать тонн бомб.

Рано утром 17 августа He-46E-2, в чей экипаж входили пилот старший сержант Лайош Шоо (Lajos Szoó) и наблюдатель старший лейтенант Иожеф Терек (József Terek), в сопровождении пары

Re.2000 направился в район Коротояк — Сторожевое. Вскоре из облаков появились советские истребители, которые связали боем прикрытые разведчика. «Хейнкель» продолжал полет в одиночку и подвергся атаке еще одного звена ЛаГГ-3. Однако его экипажу удалось сбить один советский истребитель и благополучно вернуться на свой аэродром.

Ранним утром 20 августа 1942 г. произошло событие, которое оказало серьезнейшее влияние на венгерскую историю. В 05.00 с аэродрома Иловское должен был подняться He-46E-2 из 3/2. Kőz.Szd. Незадолго перед этим над аэродромом появилась пара Re.2000 из 1/1. V.Szd., которая должна была его сопровождать. В ожидании взлета разведчика истребители барражировали над аэродромом на высоте около 300 м. Неожиданно один из самолетов сорвался в штопор и врезался в землю. Как оказалось, это был Re.2000 V.421 старшего лейтенанта Иштвана Хорти, который 10 февраля 1942 г. был объявлен официальным преемником своего отца вице-адмирала Миклоша Хорти на посту главы Венгрии ¹.

По Венгрии стали распространяться слухи, что он стал жертвой диверсии, организованной немцами, и что агенты гестапо заложили взрывчатку в одну из плоскостей его самолета. Подобные предположения имели под собой реальную основу, поскольку Иштван Хорти открыто высказывался против продолжения участия Венгрии в войне и осуждал политику Третьего рейха в отношении евреев. Еще 2 февраля 1942 г. рейхсминистр пропаганды доктор Геббельс в своем дневнике написал об Иштване Хорти: «... сын более дружественен к евреям, чем сам Хорти» ².

Однако проведенное расследование не обнаружило никаких следов саботажа или диверсии, также было установлено, что истребитель находился в технически исправном состоянии. Вероятнее всего, причиной катастрофы и гибели пилота стала недостаточная квалификация самого пилота. Для Иштвана Хорти это был всего

¹ После гибели Иштвана у адмирала Хорти из четырех детей остался лишь один младший сын Миклош. Его старшая дочь Магдольна (1902 — 1918) умерла от краснухи, а средняя дочь Паула (1903 — 1940) скончалась в результате тяжелой болезни легких.

² Адмирал Хорти был противником репрессий по отношению к евреям, и до марта 1944 г., когда страну фактически оккупировали немецкие войска, Венгрия предоставляла убежище евреям из всей Восточной Европы.

лишь 25 боевой вылет, и его общий палет составлял немногим более 345 часов, из которых он только 75 палетал на Re.2000, в то время как было известно, что этот истребитель был достаточно трудным в пилотировании и во время его освоения происходило довольно много катастроф.

28 августа после недельного затишья венгерские и немецкие части перешли в наступление и к 3 сентября вытеснили советские войска с плацдарма у села Коротояк. 9 сентября венгерские части в третий раз попытались ликвидировать плацдарм в районе Урыва, но снова не смогли добиться успеха. Бои приняли позиционный характер, и фронт в этом районе окончательно стабилизировался до зимы, поскольку основные силы вермахта были брошены в район Сталинграда. В результате самолеты 1-го авиасоединения, чьей основной целью по-прежнему оставался Урывский плацдарм, совершили в сентябре значительно меньше боевых вылетов, чем в августе. Сказались также ухудшение погоды и все возраставшие трудности в поддержании самолетов в пригодном для полетов состоянии. В особенно сложной ситуации была 4/1. V.Szd., поскольку итальянские бомбардировщики Ca.135bis показали себя крайне ненадежными.

К этому времени самой результативной в составе 1-го авиасоединения, как ни странно, оказалась эскадрилья дальней разведки 1/1. Tf.Szd. Она ежедневно совершала один - два вылета и 1 сентября выполнила уже свой сотый боевой вылет на Восточном фронте. Ее экипажи не только добывали ценную разведывательную информацию, но смогли сбить и 12 советских самолетов, из которых половина была на счету экипажа He-111P-2 F.706.

В то же время пилоты двух истребительных эскадрилий — 1/1. V.Szd. и 2/1. V.Szd. — одержали к этому моменту лишь девять побед. 12 сентября экипаж He-46E-2 старшего лейтенанта Иोजефа Терека сбил еще один советский истребитель, записав на общий счет 3/2. Köz.Szd. уже третью воздушную победу. Еще один советский истребитель был сбит бортстрелками бомбардировщика Ca.135bis. Таким образом, с 28 июня по 24 сентября пилоты 1-го авиасоединения сбили 25 советских самолетов, но при этом только в течение сентября венгры потеряли шесть своих самолетов.

6 и 8 сентября 1942 г. советская дальняя авиация совершила два ночных палета на Будапешт. Венгерские истребители, будучи не подготовленными к действиям ночью, не смогли помешать им.



**Истребитель Re.2000 из 2/1. V.Szd.,
Восточный фронт, осень 1942 г.**



**Bf-109F-4/B из эскадрильи
лейтенанта Дьёрдя Банлаки (György Bánlaky),
конец 1942 г.**

Из-за небольшого количества участвовавших в них бомбардировщиков эти налеты не могли причинить большого материального ущерба и, скорее, имел целью оказать психологическое воздействие. Они продемонстрировали венгерскому правительству и населению, что пока фронт и находится за тысячи километров от Венгрии, воздушное пространство страны тем не менее открыто для бомбардировщиков и в случае необходимости венгерские города могут быть подвергнуты новым налетам.

1 октября из пилотов 1/1. V.Szd. и 2/1. V.Szd., чьи Re.2000 пришли в негодность, была сформирована временная эскадрилья, которую возглавил лейтенант Дьёрдь Банлаки (György Bánlaky). Она была направлена на аэродром Старый Оскол, где базировалась III./JG52 гауптмана Хубертуса фон Бонина (Hubertus von Bonin). За пять дней прямо во фронтовых условиях венгры при помощи немецких пилотов смогли освоить новые для себя «Мессершмитты». После этого эскадрилья получила от Люфтваффе двенадцать Bf-109F-4В и в качестве 1-й венгерской эскадрильи истребителей-бомбардировщиков (1. Ungarische Jagostaffel) была включена в состав III./JG52.

При этом необходимо отметить, что решение передать венграм «Мессершмитты» было отнюдь не простым, о чем свидетельствует следующий пример. Осенью 1942 г. в ответ на просьбу венгерского правительства о поставке немецких истребителей Гитлер заявил: *«Как это подошло бы господам венграм! Они будут использовать истребители не для борьбы с врагом, а для воздушных прогулок. Бензина мало, и я нуждаюсь в пилотах, которые действуют, а не летают на прогулки. То, что до сих пор Венгрия сделала в воздухе, более чем скудно. Если я и предоставляю самолеты, то президе всего хорватам, доказавшим, что они действуют. С Венгрией же мы до сих пор испытали лишь одно фиаско».*

15 октября 1942 г. 1-е авиасоединение было переименовано во 2-ю авиабригаду (2. Repülődangár), командиром которой 1 ноября был назначен полковник Тибор Фратер (Tibor Fráter). Дальнейшее ухудшение погодных условий и большой износ самолетов свели боевую активность бригады к минимуму. Лишь дальние разведчики совершали эпизодические вылеты, в ходе которых бортстрелкам 1/1. Tf.Szd. удалось сбить еще четыре советских истребителя.

25 октября обратно в Венгрию была отозвана 3/2. Köz.Szd., которая за время своего пребывания на Восточном фронте потеряла только один He-46E-2.

31 октября шесть Ca.135bis нанесли бомбовый удар по скоплению советских войск в районе села Свобода. Над целью они попали под сильный зенитный огонь, и один бомбардировщик, получив прямое попадание зенитного снаряда, взорвался в воздухе. Этот вылет стал последним боевым вылетом 4/1. V.Szd. в 1942 г. Всего с 28 июня 1942 г. ее бомбардировщики совершили 1062 боевых вылета и сбросили 1700 т бомб. В ходе вылетов два самолета были сбиты, а один потерпел аварию из-за технических проблем, при этом погибли 11 человек из их экипажей.

В ноябре боевая деятельность 2-й авиабригады была почти нулевой. Летали только транспортные самолеты и два He-111P-6 из 1/1. Tt.Szd., совершавшие курьерские рейсы. Остальные машины этой эскадрильи либо были возвращены немцам, либо находились на ремонте. Связь между бригадой и военным министерством в Венгрии поддерживали шесть Ju-52/3m авиакомпания MALERT (Magyar Lagiforgalmi Rt.). Несмотря на плохие погодные условия, «Юнкерсы» регулярно совершали полеты по маршруту Будаэрш — Бердичев — Львов — Киев и дальше на аэродромы Старый Оскол и Иловское.

15 ноября второе и третье звенья 4/1. V.Szd. вернулись в Дебрецен, в то время как первое звено было направлено в Полтаву для переучивания на He-111H, поскольку Люфтваффе передали венграм пять таких самолетов из состава KG27. Однако вскоре было решено, что эскадрилья будет оснащена бомбардировщиками Ju-88A, и «Хейнкели» были возвращены немцам.

С 7 декабря «Мессершмитты» эскадрильи лейтенанта Банлаки действовали с аэродрома Россошь. 16 декабря в ходе двух вылетов лейтенант Имре Панцел (Imre Páncél) сбил четыре Ил-2. Общее число его побед достигло пяти, и Панцел стал первым венгерским асом в ходе Второй мировой войны.

15 декабря в Венгрию были отозваны штаб 1/1. V. Osz. и 2/1. V.Szd., численность которой к этому времени сократилась наполовину. На счету эскадрильи было 19 подтвержденных и одна вероятная победа, но при этом было потеряно семь Re.2000, погибли четыре пилота и еще один попал в плен. Им на смену с аэродрома Матяшфёльд в Иловское прибыли штаб 5/1. V. Osz. во главе с командиром группы капитаном Аладаром де Хеппешем и 5/2. V.Szd., имевшая в своем составе одиннадцать Re.2000 и один связной Ar-96. Поскольку эта эскадрилья была перевооружена Re.2000

лишь незадолго перед отбытием на фронт, то ей в помощь оставили технический состав и четырех пилотов 2/1. V.Szd., которые были отпущены в Венгрию только 2 января 1943 г.

20 декабря 1/1. Tf.Szd. получила от Люфтваффе четыре разведчика Ju-88D-1. Самолеты были не в лучшем состоянии, что вызвало нарекания летчиков и механиков. Тем не менее эскадрилья продолжала выполнять разведывательные и курьерские полеты.

Всего в течение июня — декабря 1942 г. венгерские пилоты одержали в боях на Восточном фронте 63 подтвержденных и пять вероятных побед, потеряв при этом 11 своих самолетов. В то же время в мае — сентябре 1942 г. зенитная артиллерия 2-й венгерской армии, располагавшая семью тяжелыми и 99 легкими батареями, сбила 180 советских самолетов. Кроме того, в течение июля — сентября экипажи 51-го венгерского противотанкового батальона из своих самоходных 40-мм пушек Бофорс сбили еще 40 самолетов. С 25 сентября до 19 декабря 1942 г. венгерской зенитной артиллерией было сбито еще около 26 самолетов, но более точные цифры установить нельзя, так как документы этого периода не сохранились.

В январе 1943 г. экипажи 4/1. B.Szd. во главе со старшим лейтенантом Тихамером Дхичи (Tihamér Ghiczy) были направлены во Францию на аэродром Истр (Istr), в 42 км северо-западнее Марселя, на котором базировалась IV./KG3 под командованием гауптмана Пауля Бреу (Paul Breu). В составе этой группы венгерские пилоты в течение двух последующих месяцев осваивали «Юнкерсы».

Именно с подготовкой венгерских пилотов во Франции был связан первый серьезный конфликт между Венгрией и Третьим рейхом. Хотя Венгрия еще в 1941 г. объявила войну Англии и США, боевых действий между ними еще не было. Наоборот, уже в 1943 г. венгерское руководство начало искать контакты с ними, чтобы попытаться выйти из состояния войны, и потому делало все возможное, чтобы избегать прямых боевых столкновений с западными союзниками.

2 апреля 1943 г. немецкое посольство в Будапеште с грифом «государственная тайна» отправило в Берлин в рейхсминистерство иностранных дел следующее сообщение: *«Венгерский Генеральный штаб через начальника оперативного отдела генерал-майора Вёрёша уведомил, что эскадрильи, находящиеся в настоящее время на переподготовке во Франции, ни в коем случае не могут быть привлечены к боевым вылетам. Они предназначены для действий только против России ...»*

Гитлер и рейхсминистр иностранных дел фон Риббентроп на встрече с вице-адмиралом Хорти, состоявшейся 16 апреля 1943 г. в замке Клессхайм (Klessheim) около Зальцбурга, высказали ему свое неудовольствие позицией венгерского Генерального штаба. Ответ Хорти прозвучал малоубедительно — он сообщил, что поверенный в делах правительства Виши в Будапеште указал ему на то, что Венгрия не была в состоянии войны с Францией и потому не может использовать ее территорию для ведения боевых действий.

В первые дни января 1943 г. активность 2-й авиабригады на Восточном фронте продолжала оставаться низкой. 4 января одиночный Bf-109F-4B атаковал позиции советских войск в районе села Новая Калитва, в 34 км юго-восточнее Россоши. На следующий день в подобном налете участвовали три «Мессершмитта».

11 января четыре Bf-109F-4B под прикрытием трех Re.2000 из 5/2. V.Szd. атаковали советские позиции в районе Урыва. Зенитным огнем был сбит Bf-109F-4B V.004, и его пилот лейтенант Имре Панцел, бывший в этому моменту лучшим асом в составе венгерской авиации, погиб. Еще один «Мессершмитт» получил повреждения и совершил вынужденную посадку.

12 января два одиночных Bf-109F-4B из 1/1. V.Szd., каждого из которых сопровождала пара Re.2000, сбросили бомбы на позиции советских войск в районах сел Свобода и Селявное, в 11 км западнее г. Лиски. В тот же день один разведывательный полет совершил и разведчик Ju-88D-1 из 1/1. Tf.Szd.

13 января 1943 г. войска Воронежского фронта при поддержке 13-й армии Брянского фронта и 6-й армии Юго-Западного фронта, имевшие в своем составе 32 стрелковых, 2 кавалерийских и 2 истребительно-противотанковых дивизии, 2 танковых корпуса, 11 стрелковых и 12 танковых бригад общей численностью 504200 человек, перешли в наступление. В результате противостоявшая им немецкая группа армий «Б» потерпела тяжелое поражение, а входившие в ее состав 2-я венгерская и 8-я итальянская армии были практически полностью разгромлены.

2-я авиабригада из-за пехватки самолетов не могла оказать своим частям практически никакой поддержки. На 13 января в ее составе было всего 15 пригодных для полетов истребителей — семь Re.2000 из 5/2. V.Szd. и восемь Bf-109F-4B из 1/1. V.Szd. В течение января пилоты 5/2. V.Szd. совершили всего 20 вылетов, налетав немногим более 28 часов.

Советские войска быстро продвигались вперед, и венгерские эскадрильи, главным образом, были заняты перебазированием и эвакуацией того, что было возможно. 14 января FW-58 и Ju-86K-2 из 1. Sz.Szd. совершили четыре вылета, перебрасывая из Росоши на аэродром Иловское имущество и снаряжение 1/1. V.Szd.

16 января аэродром Иловское, на котором находились Bf-109F-4B из 1/1. V.Szd. и Re.2000 из 5/2. V.Szd., был окружен советскими войсками. На аэродром Уразово, в 126 км восточнее Харькова, смогли перелететь лишь «Мессершмитты», поскольку в тридцатиградусный мороз двигатели итальянских истребителей так и не удалось запустить, и в результате все Re.2000 пришлось взорвать. Транспортные самолеты 1. Sz.Szd. вывезли около сотни раненых, а оставшиеся пилоты и наземный персонал 18 января вышли из окружения вместе с остатками 2-й венгерской армии.

19 января советские войска вышли к Уразово, и там повторилась та же самая картина: все самолеты, которые смогли подняться в воздух, перелетели в Харьков или в Старый Оскол, а остальные, включая семь Bf-109F-4B из 1. Sz.Szd., были уничтожены. В тот день при попытке прорыва из окружения погибли и пропали без вести около 50 человек личного состава 2-й авиабригады, среди которых был подполковник Кальман Чукаш.

Командование над оставшимися в окружении частями 2-й авиабригады, как старший по должности, принял командир 5/1. V. Osz. капитан Аладар де Хеппеш. 20 января он и его люди примкнули к 26-й немецкой пехотной дивизии генерал-лейтенанта Фридриха Визе (Friedrich Wiese)¹ и на следующий день вместе с ней вышли из окружения в районе села Подсереднее.

¹ Родился 05.12.1892 г. Участвовал в Первой мировой войне и был награжден Железным Крестом 1-го и 2-го классов. С 01.09.1939 г. майор Визе командовал 1-м батальоном 116-го пехотного полка, а в декабре 1940 г. оберст-лейтенант Визе стал командиром 39-го пехотного полка. 01.06.1941 г. ему было присвоено звание оберста, а 14.02.1942 г. он был награжден Рыцарским Крестом. С 15.04.1942 г. Визе командовал 26-й пехотной дивизией. 01.09.1942 г. он получил звание генерал-майора, а 01.01.1943 г. — звание генерал-лейтенанта. 05.09.1943 г. Визе занял пост командира 35-го армейского корпуса. 01.10.1943 г. он получил звание генерала пехоты, а 24.01.1944 г. был награжден Дубовыми Листьями к Рыцарскому Кресту (№.372). С 29.06 по 19.12.1944 г. он был командующим 19-й армией, а затем находился в резерве. Умер Фридрих Визе в 1972 г.

В феврале началось переформирование 2-й авиабригады, в которой на тот момент лишь три уцелевших He-111P-6 из 1/1. Tf.Szd. совершали боевые вылеты. Все наземные подразделения были отправлены в Венгрию, откуда им на замену прибыли новые. Чтобы частично восполнить потери бригады, 4-й воздушный флот Люфтваффе передал 1/1. Tf.Szd. девять разведчиков Ju-88D-1/3, а затем 15 февраля восемь Bf-109F-4B получила и 1/1. V.Szd. Три же уцелевших «Мессершмитта» этой эскадрильи были переданы в 5/2. V.Szd. Однако это не смогло кардинально изменить ситуацию. Так, в течение января — февраля 1943 г. пилоты 1/1. V.Szd. совершили всего 80 вылетов, налетав около 73 часов.

Потери 2-й авиабригады в январе — феврале 1943 г. превысили потери, понесенные ею за весь 1942 г. В течение этого периода она потеряла 75% своего снаряжения и наземного оборудования и 39 самолетов:

Эскадрилья	Тип	Кол-во	Бортовые номера
1/1. V.Szd.*	Bf-109F-4B	9	V.001, V.002, V.004, V.005, V.006, V.008, V.009, V.010, V.014
	Ar-96	2	G.437, G.438
5/2. V.Szd.	Re.2000	10	V.410, V.412, V.435, V.439, V.440, V.442, V.443, V.458, V.459, V.470
	Ar-96	1	G.525
4/1. B.Szd.	Bü-131	1	I.415
1/1. Tf.Szd.	Ju-88D-1/3	4	F.902, F.903, F.912, F.913
	FW-58	1	G.227
1. Sz.Szd.	Ju-86K-2	2	B.308, B.346
	FW-58	3	G.251, G.404, G.407
	Ar-96	2	G.404, G.407
	Fi-156	3	R.108, R.109, PV+ZT
	Bü-131	1	I.417

* с учетом временной эскадрильи лейтенанта Банлаки.

Общие потери среди личного состава составили 170 человек: 36 погибли, 46 пропали без вести, 56 были ранены и 32 получили обморожения различной степени тяжести.

Всего в январе — феврале 1943 г. 2-я венгерская армия потеряла убитыми, ранеными и попавшими в плен 148 тыс. человек. Только 13 — 30 января в боях в районе верхнего течения Дона были убиты 35 тыс. солдат и офицеров, 26 тыс. человек попали в плен и около 35 тыс. ранены. Не менее катастрофическими были и материальные потери: 2-я армия потеряла большинство танков и грузовиков, практически всю артиллерию, около пяти тысяч лошадей, все запасы снаряжения, продовольствия и боеприпасов.

22 января 1943 г. Гитлер, считавший венгров виновными в поражении своих войск, отстранил генерала Густава Яня от командования 2-й армией и напрямую подчинил ее командующему группой армий «Центр» генерал-oberсту Максимилиану Вейхсу (Maximilian Weichs). 24 января в своем приказе по армии генерал Густав Янь писал: *«2-я венгерская армия потеряла свою честь... союзная немецкая армия и Германия презирают ее».*

Узнав об этом, адмирал Хорти через немецкого посла в Будапеште потребовал, чтобы Верховное командование вермахта публично подтвердило, что 2-я венгерская армия действовала как было положено и что все обвинения в ее адрес беспочвенны. Однако Гитлер, которому было удобно списать собственные просчеты и ошибки на союзников, отказался сделать это, но тем не менее затем 31 марта наградил генерала Яня ¹ Рыцарским Крестом.

К 1 марта в составе эскадрилий 2-й авиабригады, разбросанных на аэродромах в Киеве, Борисполе, Виннице, Конотопе и Полтаве, насчитывалось всего 37 самолетов, из которых лишь 21 был боевым.

В распоряжении командира 5/I. V. Osz. майора Аладара де Хеппеша были:

— 5/2. V.Szd. лейтенанта Дьюлы Хорвата (Gyula Horváth), располагавшая тремя Bf-109F-4B (V.003, V.011 и V.012), одним Bf-109E-1 I.421 и одним FW-58 G.228;

— 1/I. V.Szd. лейтенанта Дьёрдя Уйса², имевшая в своем составе семь Bf-109F-4 (V.007, V.013., V.016 – V.020), один Bf-109E-1 I.478 и один Ar-96A G.431.

¹ После окончания Второй мировой войны он добровольно вернулся в Венгрию, где был арестован и отдан под суд. Янь не признал ни одного из предъявленных ему обвинений, но все равно был приговорен к смертной казни и 26.01.1947 г. расстрелян.

² Он был назначен командиром 1/I. V.Szd. 26.12.1942 г.

Номинально в подчинении де Хеппеша была и временная эскадрилья лейтенанта Дьёрдя Банлаки, сформированная из пилотов 1/1. V.Szd., но фактически она по-прежнему входила в состав III./JG52.

В распоряжении командира I. Tf.Osz. майора Элемера Ковача (Elemér Kovács) была лишь одна 1/1. Tf.Szd. лейтенанта Адорьяна Мершиха (Adorján Mersich), которая была придана немецкому авиационному командованию «Дон» (Luftwaffenkommando Don). В ее составе было два He-111P-6 (F.703 и F.706), девять Ju-88D-1/3 (F.901, F.904 - F.911) и один Bv-131 I.423. При этом на разведку летали лишь «Юнкерсы», а «Хейнкели» использовались в качестве курьерских самолетов. Два He-111P-6 (F.705 и F.710) и Do-215B-4 F.707, который находился на ремонте в Германии, приказом командования венгерской авиации были отозваны на аэродром Будаэрш, где использовались для обучения новых экипажей.

В составе 1. Sz.Szd. капитана Ласло Уйвари (László Ujvári) имелись шесть исправных самолетов: три Fi-156 (R.102, R.104 и R.116), два FW-58 (G.228 и G.247) и один Bv-131 I.444, а еще два самолета — Fi-156 R.107 и FW-58 G.230 — были повреждены. Одно время из-за отсутствия транспортных самолетов даже появился план использовать свободных пилотов для полетов на немецких транспортных планерах, которые должны были буксировать самолеты эскадрильи, но на практике он так и не был осуществлен.

В составе штабной эскадрильи 2-й авиабригады было пять самолетов: два Fi-156 (R.112 и R.114), один Bv-131 I.504, один Ag-96A G.429 и один трофейный По-2 I.144.

Тем временем войска Воронежского фронта вместе с 13-й армией Брянского фронта и 6-й армией Юго-Западного фронта продвинулись на запад на различных участках от 360 до 520 км, освободив города Воронеж, Курск, Белгород и Харьков. Однако, потеряв к 3 марта 153561 человека, или 30,5% своего первоначального состава¹, они исчерпали возможности для дальнейшего наступления и перешли к обороне. Уже на следующий день немецкое командование, перегруппировав свои силы, нанесло контрудар по левому флангу Воронежского фронта и 6-й армии Юго-Западного фронта. В результате советские войска вынуждены были снова оставить

¹ Из них 55475 человек были убиты и умерли от ран в госпиталях, а 98086 выбыли из строя в результате ранений, обморожений и болезней.

Харьков и Белгород и, потеряв к 25 марта еще 86469 человек ¹, отойти по фронту на 100 — 150 км.

К началу марта все подразделения 2-й венгерской армии были отведены в тыл ² и непосредственно на фронте осталась только 2-я авиабригада, которая при этом была подчинена 4-му воздушному флоту Люфтваффе. В результате в компетенции командования бригады остались лишь административные вопросы, в то время как боевые приказы ее эскадрильям отдавались командирами подразделений Люфтваффе, с которыми они совместно действовали.

Однако такая ситуация имела и один положительный момент, поскольку Люфтваффе были вынуждены вооружить бригаду современными самолетами, чтобы дать возможность венгерским пилотам эффективно решать поставленные перед ними задачи. Правда, при этом венгерским эскадрильям было разрешено использовать эти самолеты лишь на Восточном фронте и при возвращении в Венгрию они были обязаны вернуть их Люфтваффе.

Пилоты 5/2. V.Szd. были направлены в Харьков для переподготовки на Bf-109G-2. Временная эскадрилья лейтенанта Банлаки была расформирована, ее пилоты снова вошли в состав 1/1. V.Szd., а сам Банлаки в апреле вернулся в Венгрию.

В течение марта на Восточный фронт прибыли 4/1. B.Szd. капитана Ласло Хердера (László Herder), в которой было 12 Ju-88A-4, и 3/1. Köz.Szd. «Talts» капитана Имре Телбиса (Imre Telbisz). Последняя была вооружена устаревшими WM-21A/B, и потому Люфтваффе вскоре передали ей 12 FW-189A. А транспортная 1. Sz.Szd. получила из Венгрии четыре бывших бомбардировщика Ju-86K-2.

25 марта 1943 г. новым командиром 2-й авиабригады был назначен полковник Генерального штаба Шандор Илль (Sándor Illy) ³.

¹ Из них 45219 человек были убиты и умерли от ран в госпиталях, а 41250 выбыли из строя в результате ранений, обморожений и болезней.

² 24.05.1943 г. последние подразделения 2-й армии вернулись в Венгрию, после чего на Украине остались лишь т.н. Оккупационные силы, использовавшиеся для охраны коммуникаций в тылу немецких войск и борьбы с партизанами. Они состояли из 7-го и 8-го корпусов, которые в разные периоды располагали 6 — 9 легкими пехотными дивизиями двух-полкового состава.

³ Затем с 16.10 по 01.11.1944 г. генерал-майор Илль занимал пост инспектора авиации в Генеральном штабе венгерской армии.

Пока шел процесс переподготовки и перевооружения эскадрилий, лишь одни Ju-88D из 1/1. Tf.Szd. совершали разведывательные вылеты. При этом 20 марта пилоты эскадрильи выполнили свой 300-й боевой вылет на Восточном фронте.

После того как к апрелю 5/2. V.Szd. была полностью оснащена Bf-109G-2 и начала участвовать в боевых действиях, в Проскуров¹ для переподготовки была направлена и 1/1. V.Szd. С 20 апреля боевые вылеты начали выполнять и Ju-88A-4 из 4/1. B.Szd. Но самой активной эскадрильей в апреле снова стала 1/1. Tf.Szd., совершившая более 100 боевых полетов. Основной ее целью была разведка советских аэродромов в районе Курск — Свобода — Касторное — Россось — Изюм. В течение месяца эскадрилья потеряла один Ju-88D, но в то же время бортстрелки «Юнкерсов» сбили два советских истребителя, пытавшихся их атаковать.

Следующий месяц стал менее удачным для 1/1. Tf.Szd., когда она потеряла четыре самолета. 8 мая сначала в районе г. Валуйки был сбит Ju-88D лейтенанта Керестеля Шатцгера (Keresztely Satcger) и все четыре члена его экипажа погибли. Затем в тот же день в районе Старого Оскола был потерян «Юнкерс» лейтенанта Золтана Якаба (Zoltán Jakab), экипаж которого попал в плен. До конца месяца эскадрилья лишилась еще двух самолетов и немцам пришлось передать ей два Ju-88D для частичной компенсации потерь.

В течение апреля Ju-88A-4 из 4/1. B.Szd. совершали налеты на позиции советских войск, на железнодорожные станции и аэродромы. В ходе этих вылетов эскадрилья потеряла один «Юнкерс».

18 мая на аэродром Харьков-Южный прибыла 3/1. Köz.Szd., закончившая освоение FW-189A. С 22 мая до начала июля ее экипажи совершили 224 разведывательных полета над ближними тылами советских войск.

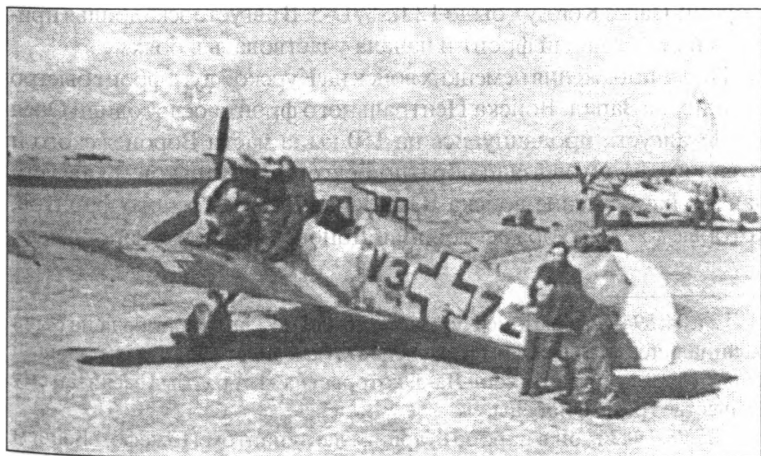
В июне произошла смена командира 1. Tf. Osz. — майор Элемер Ковач вернулся в Венгрию, а вместо него был назначен майор Дьюла Тимар (Gyula Timár).

5 июля 1943 г. в первый день немецкого наступления в районе т.п. Курской дуги пилоты 5/2. V.Szd., действовавшие с аэродрома Варвасовка, сбили пять советских самолетов. Венгерские «Мессершмитты» сопровождали немецкие бомбардировщики, а также

¹ В 1954 г. был переименован в г. Хмельницкий.



**Бомбардировщик Ju-88A-4 из 4/1. V.Szd.,
аэродром Харьков, май 1943 г.**



**Истребитель Bf-109G-4 V.372 из 5/2. V.Szd.
с необычными опознавательными знаками,
Восточный фронт, лето 1943 г.**

действовали как истребители-бомбардировщики, совершая по пять боевых вылетов в день. Всего же в ходе боев на Курской дуге пилоты 5/2. V.Szd. записали на счет эскадрильи 20 побед.

В боях на Курской дуге участвовала и 1/1. V.Szd. под командованием старшего лейтенанта Дьёрдя Уйсая, на счету которого к этому времени было три победы¹. 7 июля он в паре с младшим сержантом Иштваном Фабианом (István Fábíán) севернее Белгорода, в районе реки Северский Донец, атаковал «шестерку» Ла-5. Очередь, выпущенная Уйсасем, попала в один из советских истребителей, но, оставляя за собой дымный шлейф, он все же смог уйти в сторону своего аэродрома. 13 июля в районе Курска старший лейтенант Уйсась сбил сразу два Ил-2, одержав свои четвертую и пятую победы. Он стал вторым по счету пилотом НМКЛ после лейтенанта Имре Панцела, достигшим рубежа в пять побед, который давал право называться асом².

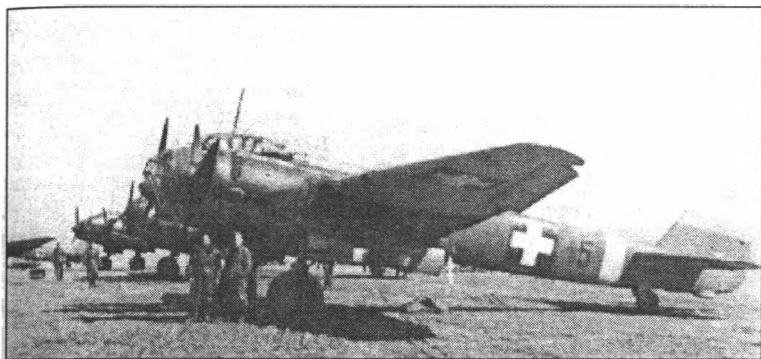
В ходе сражения на Курской дуге активно действовали и Ju-88D из 1/1. Tf.Szd., чьи экипажи совершили уже свой 500-й боевой вылет на Восточном фронте.

В июле на аэродроме Коложвар была сформирована первая в венгерской авиации эскадрилья пикирующих бомбардировщиков (Zuhanóbombázo Század, сокр. Zubo.Szd.). В составе 2/2. Zubo.Szd. «Kókuszdió», командиром которой был назначен капитан Янош Корошь (János Kórosy), было 12 Ju-87D-3. В августе эскадрилья прибыла на Восточный фронт и начала участвовать в боях.

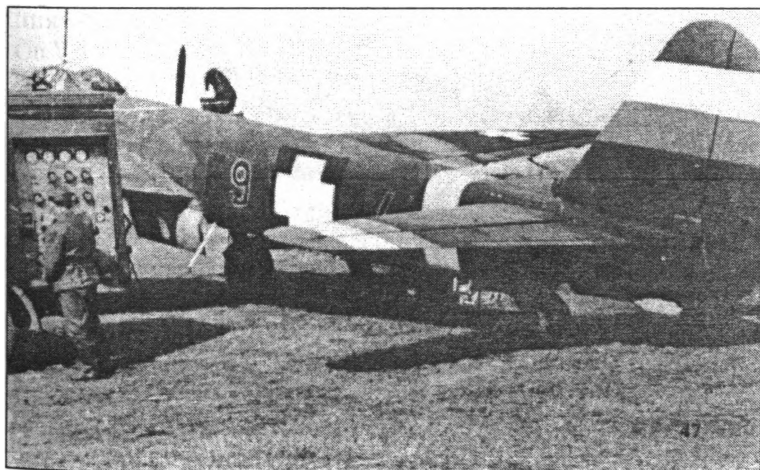
После поражения немецких войск на Курской дуге фронт быстро отходил на Запад. Войска Центрального фронта освободили Орел и к 18 августа продвинулись на 150 км, а части Воронежского и Степного фронтов взяли обратно Белгород и Харьков. 13 августа начали наступление войска Юго-Западного и Южного фронтов, которые к 22 сентября освободили Донбасс и, выйдя к Запорожью,

¹ 27.04.1943 г. в районе Курска он сбил Ил-2, но эта победа не была официально подтверждена из-за недостатка свидетелей. На следующий день в том же районе он сбил Ла-5, который на этот раз был засчитан ему в качестве третьей победы.

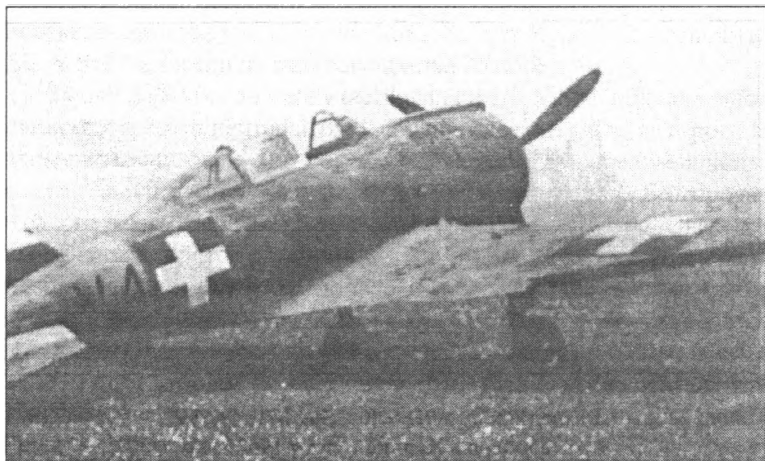
² 01.08.1943 г. он в паре со старшим лейтенантом Йожефом Бейчем (Jozsef Bejczy) севернее Белгорода атаковал группу Пе-2 и каждый из них сбил по одному бомбардировщику. Как затем оказалось, это была последняя победа, одержанная Уйсасем в ходе Второй мировой войны.



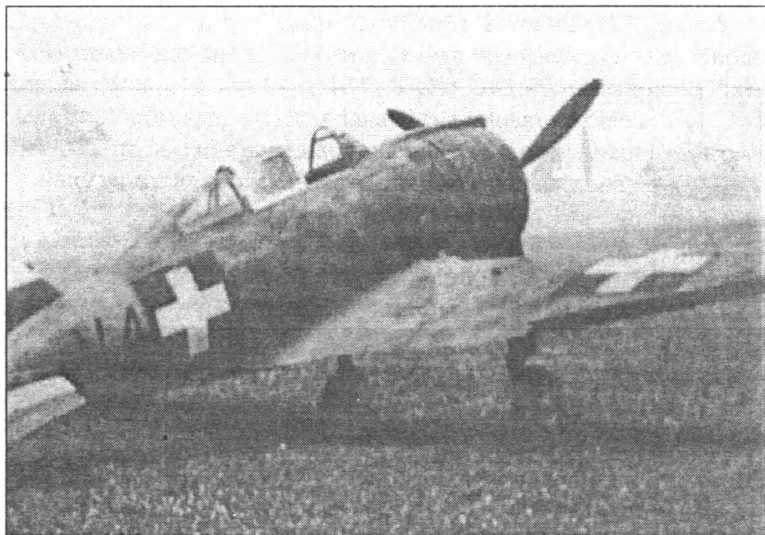
**Разведчик Ju-88D-1 F.915 из 1/1. Tf.Szd.,
аэродром Харьков, лето 1943 г.**



**Подготовка разведчика Ju-88D-1 F.914 из 1/1. Tf.Szd. к вылету,
аэродром Харьков, лето 1943 г.**



**Экипаж FW-189А из 3/1. Kőz.Szd. после вылета,
Восточный фронт, лето — осень 1943 г.**



**Пилот истребителя Bf-109G-2 со своими механиками,
осень 1943 г.**

захватили плацдарм на правом берегу Днепра. Вслед за ними 26 августа начали новое наступление части Центрального, Воронежского и Степного фронтов. Прорвав фронт, они освободили большую часть Левобережной Украины, взяв Сумы, Чернигов и Полтаву.

Вместе с вермахтом отступали и части 2-й авиабригады, которые в конце сентября участвовали в боях уже в районе Киева. Активно действовали разведчики 3/1. Köz.Szd., особо отличившиеся 21 сентября. Сначала FW-189A F.064 прапорщика Бельи Чапо (Béla Csapó) был атакован тремя Як-9. Экипажу удалось сбить один истребитель, а другой в результате опасного маневра на малой высоте врезался в землю, после чего «рама» благополучно вернулась на свой аэродром. Позднее в тот же день FW-189A сержанта Яноша Саттаи (János Száttai) столкнулся уже с «шестеркой» Ла-5, но и в этом случае разведчику удалось уйти, сбив при этом два истребителя.

В сентябре командир 5/1. V. Osz. майор Аладар де Хеппеш был отозван в Венгрию. Одновременно 5/2. V.Szd. лейтенанта Дьюлы Хорвата была переименована в отдельную истребительную эскадрилью (Önálló Vadászszázad) и получила обозначение 5/2. Ön.V.Szd.

5 октября 1943 г. 2-я авиабригада была переименована в 102-ю авиабригаду (102. Repülődangar), и ее командиром был назначен генерал-майор Аладар Сирмай (Aladár Szirmai). При этом все эскадрильи, входившие в ее состав, получили новые обозначения: 4/1. B.Szd. стала 102/1. B.Szd., 5/2. Ön.V.Szd. — 102/1. Ön.V.Szd., 2/2. Zubo.Szd. — 102/2. Zubo.Szd., 1/1. Tf.Szd. — 102/1. Tf.Szd., 3/1. Köz.Szd. — 102/1. Köz.Szd.

Начиная с октября венгерское командование стало постепенно отзывать свои эскадрильи с Восточного фронта. Первой на аэродром Коложвар вернулась 102/2. Zubo.Szd., чьи пилоты в течение трех месяцев в ходе боев в районе Харькова совершили 1500 боевых вылетов. К концу октября в составе эскадрильи осталось только четыре Ju-87D-3, остальные восемь были сбиты советской зенитной артиллерией.

В ноябре в Венгрию были отозваны штаб 5/1. V. Osz., а также 1/1. V.Szd. При этом все истребители остались на фронте и были переданы в состав 102/1. Ön.V.Szd., которой с октября командовал капитан Йозеф Ковач (József Kovács)¹. С апреля по ноябрь 1943 г. пилоты 5/1. V. Osz. совершили 1560 боевых вылетов, сбив

¹ В ходе Второй мировой войны одержал 4 победы.



**Истребитель Vf-109G-2 V.758
из первой серии самолетов Vf-109G,
собранных на авиазаводе в г. Дьёре**



**Техники готовят бомбу SC500
к подвеске на Ju-88A-4 из 102/1. B.Szd.**

более 60 советских самолетов. При этом было потеряно девять «Мессершмиттов» и шесть пилотов.

В том же месяце штаб 102-й авиабригады был расформирован и 102/1. Tf.Szd. была переименована обратно в 1/1. Tf.Szd.

В декабре в Венгрию вернулась 102/1. B.Szd., которая совершила около 1200 боевых вылетов. При этом ее «Юнкерсы» были переданы в 1/1. Tf.Szd., в которой к этому моменту остался всего один исправный самолет, так как все остальные были повреждены в ходе вылетов. С июня 1943 г. по январь 1944 г. пилоты 1/1. Tf.Szd. совершили свыше тысячи разведывательных вылетов. За это время эскадрилья потеряла пять Ju-88D, но в то же время ее экипажам удалось сбить 23 советских истребителя.

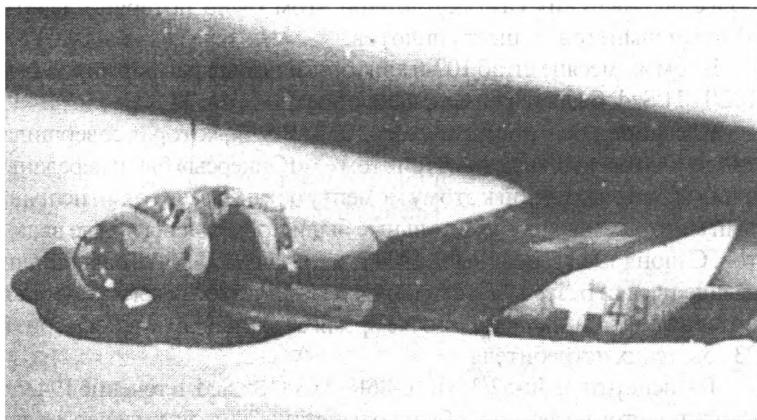
Транспортные Ju-52/3m и Ju-86K-2 из 1. Sz.Szd. в течение 1943 г. в ходе полетов на фронт и обратно налетали 700 тыс. км и перевезли 310 тонн различных грузов, 800 раненых и 1700 пассажиров.

К 1 января 1944 г. на Восточном фронте остались двенадцать Bf-109G-6 из 102/1. Ön.V.Szd., шесть Ju-88 из 1/1. Tf.Szd. и двенадцать FW-189A из 102/1. Köz.Szd. во главе с капитаном Йожефом Фрауенхоффером (József Frauenthoffer). К этому времени пилоты 102/1. Köz.Szd. совершили около 1100 боевых вылетов. Около 60 раз их «рамы» повреждались зенитным огнем, а 12 раз — истребителями, но при этом эскадрилья потеряла всего два самолета.

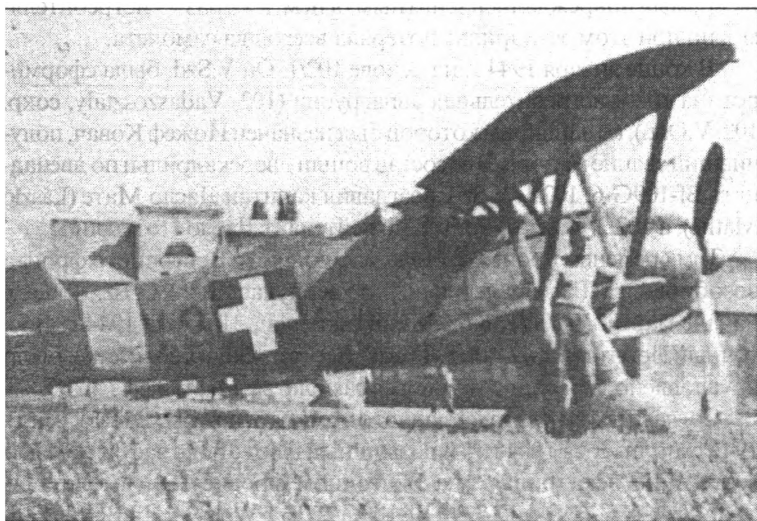
В конце января 1944 г. на основе 102/1. Ön.V.Szd. была сформирована 102-я истребительная авиагруппа (102. Vadaszosztály, сокр. 102. V.Osz.), командиром которой был назначен Йожеф Ковач, получивший звание майора. В ее состав вошли две эскадрильи по двенадцать Bf-109G-6: 102/1. V.Szd. возглавил капитан Ласло Мате (László Máthe), а 102/2. V.Szd. — старший лейтенант Ласло Поттёондь.

Тем временем процесс отвода эскадрилий с Восточного фронта возобновился. В феврале в Венгрию вернулась 102. V.Osz., затем в начале марта — 102/1. Köz.Szd., и, наконец, 31 марта 1944 г. Восточный фронт покинула 1/1. Tf.Szd. Все эти эскадрильи, как и было обусловлено, вернули оставшиеся самолеты Люфтваффе.

Согласно документам Главного командования вермахта, с лета 1942 г. по 1 марта 1944 г. 4-й воздушный флот Люфтваффе передал венгерским эскадрильям на Восточном фронте 164 самолета — 51 Ju-88A-4, C-6, D-1/D-3, 40 Bf-109G-2, 16 FW-189A, 14 Bf-109G-6, 13 Ju-87D-3/D-5, 12 Bf-109F-4B, 10 He-111P-2/P-6 и 8 Do-215B.



**Бомбардировщик Ju-88A-4 В.149
лейтенанта Михала Оходи (Mihály Ohodi) из 102/1. В.Сzd.**



**Истребитель CR.42 V.249 из 5/1. V.Szd. «Bagoly»,
аэродром Матьяшфёльд, лето 1943 г.**

К этому времени в самой Венгрии сложилась сложная ситуация, вызванная угрозой начала массированных налетов американских бомбардировщиков. Еще 14 — 26 января 1943 г. на конференции в Касабланке, на которой были утверждены основные принципы воздушной войны против Третьего рейха, союзники решили начать налеты на цели в Юго-Восточной Европе. 1 августа американские бомбардировщики совершили налет на румынские нефтепромыслы Плоешти и в том же месяце начали бомбардировки Австрии.

13 августа 1943 г. американские тяжелые бомбардировщики впервые пролетели над венгерской территорией. В попытке избежать начала бомбежек страны правительство Венгрии начало срочно искать контакты с союзниками. Уже 8 сентября в проливе Босфор на яхте, принадлежавшей английскому посольству в Турции, состоялась секретная встреча венгерского генерального консула в Стамбуле Дёжо Уйваря (Dezső Ujváry) и английского посла сэра Хуго Кнахбулл-Хагсона (Hugo Knachbull-Hughson). На ней среди прочего была достигнута неформальная договоренность о том, что бомбардировщики союзников не будут бомбить объекты на венгерской территории, а венгерская авиация, в свою очередь, не станет препятствовать их пролету через свое воздушное пространство.

Тем временем командование МКНЛ начало принимать меры к организации противовоздушной обороны Будапешта. В конце августа майор Лорант Дочь (Lóránt Dóczy) получил приказ сформировать из Me-210Ca-1 и Bf-109G-6, находившихся на испытаниях в исследовательском авиационном институте (RKI), две эскадрильи. В случае необходимости летчики-испытатели института на этих «Мессершмитгах» должны были принять участие в отражении дневных налетов на венгерскую территорию.

В октябре на недавно построенном около Будапешта аэродроме Ферихегь (Ferihegy) была размещена 2/1. V.Szd. «Маско» капитана Миклоша Шолтца (Miklós Scholtz), имевшая на вооружении 18 Re.2000 «Нежа II». К защите столицы могли быть также привлечены еще двенадцать таких же истребителей из 1/1. V.Szd., которые базировались на аэродроме Сольнок, в 90 км юго-восточнее Будапешта.

В конце года на основе 5/1. V.Szd., базировавшейся на аэродроме Матьяшфёльд, была создана опытная эскадрилья почтовых истребителей (Kísérleti Éjszakai Vadászszázad), которую возглавил капитан Адам Крудь (Ádám Krudy). Она получила обозначение 5/1. Kis. Éjsz.Szd. и также была размещена на аэродроме Ферихегь.

Первоначально в ее составе было три CR.42 и столько же Bf-110F, к которым в начале 1944 г. добавились 9 — 12 Me-210E и три Bf-110G-2.

Пока боевые потери венгерских эскадрилий на Восточном фронте компенсировались за счет Люфтваффе, Венгрия пыталась организовать производство немецких самолетов силами собственной авиапромышленности. В соответствии со специальным авиационным соглашением, заключенным между странами, Германия в 1943 г. передала Венгрии необходимую документацию на самолеты Bf-109G, Me-210Ca-1, Ju-52/3m и на двигатели DB603.

Производство двигателей было организовано на заводе фирмы WM в Чепеле, на авиазаводе фирмы MAVAG в Дьёре собирались Bf-109G, а сборка Me-210Ca-1 производилась на заводе в местечке Сигетсентмиклош (Szigetszentmiklós), рядом с Будапештом, который стал известен как Дунайский авиазавод.

Это позволило заменить итальянские истребители Re.2000 «Нéя II» на более совершенные «Мессершмитты». В начале января 1944 г. 2/1. V.Szd. получила 16 Bf-109G-4/6, а затем в марте шесть Bf-109G-6 прибыли и в 1/1. V.Szd. Кроме того, в марте на аэродроме Тёкёл (Tököl), в 20 км южнее Будапешта, была сформирована 5/3. V.Szd., которая должна была иметь 16 Bf-109G-6.

Командование МКНЛ не зря принимало все эти шаги, поскольку еще 24 августа 1943 г. на конференции в Квебеке союзники приняли решение о расширении воздушного наступления на страны Юго-Восточной и Центральной Европы. 14 ноября штаб 15-й воздушной армии США получил приказ начать подготовку налетов на Будапешт, Чепель и Дьёр, и в декабре американские самолеты-разведчики начали совершать полеты над венгерской территорией.

В течение ноября 1943 г. — февраля 1944 г. бомбардировщики союзников, направляясь к целям в Австрии, Южной Германии и Польши, регулярно пролетали над Венгрией. При этом 23 и 26 января были отмечены случаи бомбардировки приграничных с Австрией районов Западной Венгрии. Венгерские истребители несколько раз поднимались по тревоге, но в бой не вступали. Первое же боевое столкновение между американскими и венгерскими самолетами произошло 17 марта. Оно прошло неудачно для венгерских истребителей — не сбив ни одного самолета, они потеряли два Bf-109G-6 из 2/1. V.Szd., пилоты которых погибли.

Несмотря на шаги, предпринятые командованием МКНЛ, ни о каком надежном прикрытии Будапешта говорить было просто

нельзя. К марту в составе 15-й воздушной армии США было около 1500 бомбардировщиков и 800 истребителей. В распоряжении же штаба венгерской ПВО, который возглавил генерал-лейтенант Эмиль Юсть (Emil Juszthy), было от 54 до 60 истребителей:

Аэродром	Эскадрилья	Тип самолетов	Кол-во
Ферихегь	2/1. V.Szd.	Bf-109G-4/6	12
	5/1. Kis. Éjs.Szd.	Me-210E	6 — 10
	RKI Rombolószázad	Me-210Ca-1	12
	RKI Vadászszázad	Bf-109G-6	6
Сольнок	1/1. V.Szd.	Re.2000 «Heja II»	4
		Bf-109G-6	4 — 6
	1/2. V.Szd.	Re.2000 «Heja II»	4
Тёкель	5/3. V.Szd.	Bf-109G-6	2
	RÁB Készültség	Me-210Ca-1	2
Дьёр	RÁB Készültség	Bf-109G-6	2

При этом опытная эскадрилья ночных истребителей — 5/1. Kis. Éjs.Szd. — еще не была готова к боевым вылетам, да и использовать ее днем было бессмысленно. Две эскадрильи, сформированные на базе RKI, были укомплектованы летчиками-испытателями, не имевшими боевого опыта. То же самое относилось и к пилотам дежурных звеньев (Készültség), созданных в составе заводских испытательных авиаподразделений (Repülő Átvételi Bizottság, сокр. RÁB), которые облетывали вновь изготовленные самолеты и которых тоже предполагалось привлечь к отражению налетов.

К этому времени немецко-венгерские отношения окончательно охладились. К тому же руководству Третьего рейха стало известно о том, что еще 19 сентября 1943 г. венгерский Тайный совет принял решение начать с западными союзниками сепаратные переговоры о мире, а в случае выхода англо-американских войск к границам Венгрии объявить о капитуляции. В результате, чтобы исключить подобное развитие событий, Гитлер приказал начать секретную подготовку к оккупации Венгрии.

В пятницу 17 марта 1944 г. адмирал Хорти был неожиданно приглашен в замок Клессхайм около Зальцбурга на очередную встречу с Гитлером. Как бывший моряк, Хорти был суеверным человеком и никогда не отправлялся в путь в пятницу, однако на этот раз никаких убедительных причин отклонить приглашение не было,

и он был вынужден покинуть Будапешт. Затем в своих мемуарах Хорти писал, что всю дорогу его мучили тревожные чувства относительно такого срочного вызова и что он даже первоначально хотел взять на встречу с Гитлером пистолет, но затем все же решил не делать этого. Он также упоминает о том, что даже мимолетно подумал о том, чтобы приказать начальнику своей личной охраны полковнику Иштвану Балло (István Balló) в случае необходимости убить Гитлера.

Утром 18 марта в замке Клессхайм состоялась встреча Гитлера и Хорти, которая проходила, как теперь принято выражаться, «один на один». Так как Хорти хорошо говорил по-немецки, они могли обойтись без переводчика. Согласно мемуарам Хорти, он четко и ясно сказал Гитлеру, что будет продолжать искать способы заключения мира с западными союзниками, поскольку только это может гарантировать дальнейшее существование Венгрии, но в то же время обещал, что будет честно информировать его о ходе переговоров и что Венгрия никогда не вступит в войну против Германии. Диалог быстро приобрел острый характер, и Гитлер заявил, что будет вынужден принять предупредительные меры. *«Я не знаю, что Вы подразумеваете под «предупредительными мерами», — ответил Хорти, — если под этой фразой Вы имеете в виду военную акцию или, иными словами, оккупацию независимого и суверенного государства, которое принесло много эсэртв, сражаясь вместе с Германией, то это было бы отвратительным преступлением¹. Я лишь могу предостеречь Вас от такого неразумного шага, который может вызвать только ненависть к Вашему режиму».* На этом конструктивная часть беседы закончилась, и через несколько мгновений Хорти прервал эмоциональную речь Гитлера: *«Если все уже решено, то нет никакого смысла в продолжении этого обсуждения. Я уезжаю».*

Выйдя из комнаты, Хорти приказал личной охране подготовить свой специальный поезд к немедленному отправлению. Тем временем немцы предприняли меры, чтобы задержать его отъезд. Неожиданно зазвучали сигналы воздушной тревоги, и весь замок скрылся за густой дымовой завесой. Вскоре венгерской делегации

¹ В числе «предупредительных мер», кроме оккупации Венгрии, предполагался и арест самого Хорти, когда он на обратном пути должен был остановиться в Вене.

было объявлено, что в результате воздушного налета нарушена вся телефонная и телеграфная связь. Все это привело к тому, что поезд адмирала отправился в обратный путь только лишь в восемь часов вечера. До этого времени состоялся еще один разговор между Хорти и Гитлером, во время которого последний дал слово, что немецкие войска покинут Венгрию, как только будет сформировано правительство, в лояльности которого по отношению к Германии он будет уверен. Этот разговор стал последней встречей Гитлера и Хорти, и они больше уже не встречались.

В ночь с 18 на 19 марта одиннадцать немецких дивизий пересекли венгерскую границу со стороны Австрии, Хорватии и Румынии, и когда утром 19 марта адмирал Хорти вернулся в страну, то оккупация уже была завершена. Практически не встречая сопротивления со стороны венгерской армии, части вермахта и СС стремительно взяли под свой контроль все важнейшие объекты на территории страны, включая железнодорожные станции, мосты и горные туннели, а в Будапеште в отеле «Астория» разместилась штаб-квартира гестапо. При этом надо все же отметить, что хотя представители венгерского правительства и искали способы выхода Венгрии из войны, в то же время среди венгерского населения были все еще сильны дружественные чувства к Германии, и потому во многих местах местное население встречало немецкие войска цветами, как своих союзников.

22 марта в стране было сформировано новое правительство во главе с министром-президентом Дёме Стояи (Döme Sztójai)¹, занимавшим прогерманскую позицию. Уступив требованиям немецкого

¹ Он довольно плохо говорил по-венгерски, поскольку был сербским венгром, и настоящая его фамилия была Стоякович (Stojakovicz). Он был профессиональным военным и в составе австро-венгерской армии участвовал в Первой мировой войне. После ее окончания Стоякович в чине полковника поступил на службу во вновь созданную югославскую армию и затем получил звание генерал-майора. Позднее он перешел на службу в венгерскую армию, изменив свою фамилию на венгерский манер. При этом за Стояи было сохранено генеральское звание, полученное в Югославии. В начале 30-х годов он был сначала назначен военным атташе при венгерском посольстве в Берлине, а затем в 1935 г. стал послом Венгрии в Германии. Близко сойдясь с Герингом и фон Риббентропом, Стояи стал одним из главных проводников немецких интересов в Венгрии. В 1946 г. по приговору венгерского суда он был казнен.

командования, оно взяло курс на расширение участия Венгрии в боевых действиях на Восточном фронте.

В результате в марте 1944 г. была мобилизована 1-я венгерская армия под командованием генерала пехоты Иштвана Надаи (István Naday)¹. В ее состав вошли 16-я, 20-я, 24-я и 25-я пехотные дивизии, в каждой из которых было по три полка, 27-я легкая пехотная дивизия двухполкового состава, 2-я механизированная дивизия и две горнострелковых бригады. Вместе со 2-й армией генерал-лейтенанта Гёзы Лакатоша (Geza Lakatos)² она заняла позиции в Восточных Карпатах и в Северной Трансильвании вдоль румынской границы.

Общая численность частей 1-й и 2-й армий составила около 600 тыс. человек, но при этом они не имели в своем распоряжении ни одного самолета. В составе 102-й авиабригады к этому времени было две истребительных эскадрильи, одна бомбардировочная эскадрилья, одна эскадрилья пикирующих бомбардировщиков, эскадрилья тактической авиаразведки и эскадрилья дальней авиаразведки. Затем к ним добавилась эскадрилья He-46E-2. В июне — июле в ходе боев северо-западнее Львова эти бипланы использовались в качестве легких ночных бомбардировщиков, но уже в конце июля эскадрилья была отозвана обратно в Венгрию.

В апреле 1944 г. союзники начали массированные налеты на территорию Венгрии, которые преследовали сразу несколько целей:

— уничтожение военных предприятий, в т.ч. авиазаводов и нефтеперерабатывающих предприятий;

— разрушение сети венгерских железных дорог, через которые в одну сторону осуществлялось снабжение частей вермахта на южном фланге Восточного фронта, а в другую сторону из Румынии в Германию осуществлялись поставки нефтепродуктов;

— подрыв морального состояния венгерского населения.

Утром 3 апреля 1944 г. 180 бомбардировщиков 15-й воздушной армии под прикрытием 170 истребителей совершили налет на Дунайский авиазавод, расположенный в пригороде Будапешта. По

¹ Занимал этот пост с 01.08.1942 г. по 01.04.1944 г.

² Он занимал пост командующего 2-й армией с 05.03.1943 г., а затем с 01.04 по 15.05.1944 г. командовал 1-й армией. 24.05.1944 г. он сначала был награжден Рыцарским Крестом, а уже 30.07.1944 г. получил Дубовые Листья к Рыцарскому Кресту.

приказу штаба противовоздушной обороны, находившегося на горе Геллерт в Будапеште, в воздух по тревоге были подняты Bf-109G-6 из 2/1. V.Szd., зveno Bf-109G-6 из 1/1. V.Szd. и два Me-210Ca-1 из RKI Rombolósrszázad.

Звено «Мессершмиттов» из 1/1. V.Szd., взлетевшее с аэродрома в Сольноке, возглавлял командир эскадрильи капитан Дёрдь Усась. Оно попыталось соединиться с самолетами 2/1. V.Szd., но по дороге натолкнулось на группу B-24D, летевшую без истребительного прикрытия. Капитан Уйсась и сержант Кароль Кереки (Károly Kereki) атаковали самолет, занимавший позицию на фланге боевого порядка группы. Кереки удалось сбить «Либерейтор», однако в ходе атаки его Bf-109G-6 также был подбит бортстрелками бомбардировщиков. Кереки смог выбраться из кабины горящего истребителя, но при этом он, видимо, слишком рано дернул за вытяжное кольцо парашюта, и тот зацепился за самолет. В результате сержант Кереки погиб, упав на землю вместе со своим «Мессершмиттом».

Вторым потерянным в тот день самолетом был Me-210Ca-1 Z.060, который был сбит в бою с двенадцатью P-38 из 82FG. Его пилот старший лейтенант Корнел Надь (Kornél Nagy) был тяжело ранен в голову и затем потерял один глаз, а бортстрелок старший сержант Иштван Куть (István Kuthy) получил смертельное ранение. Надю все же удалось совершить вынужденную посадку, но даже после этого пилоты «Лайтнинггов» продолжали расстреливать «Мессершмитт», вскоре превратившийся в груды дымящихся обломков.

Всего 3 апреля венгерские пилоты заявили об одиннадцати победах, но из них были подтверждены только шесть. Американцы же в свою очередь объявили о том, что сбили 27 истребителей, но фактически венгры потеряли только два самолета.

В результате бомбежки в Будапеште и прилегающих к нему районах погибли 1036 человек. Этот налет был первым массированным налетом на Будапешт. И он произвел большое впечатление не только на гражданское население, но и на венгерских пилотов. Лейтенант Тибор Тобак (Tibor Tobak) из 5/3. V.Szd., наблюдавший за происходившим с земли, затем вспоминал: *«Это был первый раз, когда я ощутил, что наша небольшая страна не способна сдержать нападавших! Их было так много, и они были так уверены в собственной силе! Они летели на большой высоте и с математической точностью направлялись к своей цели!»*.

Вслед за американцами в ночь с 3 на 4 апреля город атаковали английские «Ланкастеры» и «Галифаксы» из 250 Sqdn. RAF. Из 28 налетов, совершенных затем авиацией союзников на Будапешт, более половины были выполнены ночью английскими бомбардировщиками.

Следующий массированный дневной налет состоялся 13 апреля, когда в общей сложности 535 бомбардировщиков и истребителей из 15-й воздушной армии США атаковали авиазаводы в Дьёре и Будапеште, а также аэродромы Ферихегь и Тёкель. Им противостояли всего 33 венгерских истребителя — двенадцать Bf-109G-6 из 2/1. V.Szd., шесть Bf-109G-6 из 1/1. V.Szd., двенадцать Me-210Ca-1 из RKI Rombólószszázad и три Me-210Ca-1 из 5/1. Kis. Éjs.Szd.

По венгерским данным, в тот день американцы потеряли 20 самолетов, шесть из которых были сбиты зенитной артиллерией. Основная тяжесть воздушных боев легла на пилотов Me-210Ca-1, которые смогли сбить четыре B-24D и два P-38. Однако при этом из пятнадцати «Мессершмиттов» вернулись только четыре тяжело поврежденных самолета — три из RKI Rombólószszázad и один из 5/1. Kis. Éjs.Szd.

Из событий 13 апреля командование МКНЛ сделало три основных вывода:

- эффективность действий небольших групп истребителей против соединений из сотен бомбардировщиков чрезвычайно низка;
- координация действий истребителей со стороны штаба противовоздушной обороны оставляет желать лучшего;
- использование самолетов Me-210Ca-1 для отражения дневных налетов ведет к неоправданно большим потерям и потому должно быть прекращено.

После 13 апреля американские бомбардировщики в течение шести последующих недель не появлялись над Венгрией, поскольку усилия 15-й воздушной армии США были сосредоточены на ударах по румынским нефтепромыслам в районе Плоешти. Эту передышку командование МКНЛ использовало для того, чтобы провести необходимые изменения в своей организационной структуре.

1 мая 1944 г. на аэродроме Веспрем была сформирована 101-я истребительная группа (101. Vadászosztály, сокр. 101. V.Osz.) под командованием майора Аладара де Хеппеша. В ее состав вошли 2/1. V.Szd., 1/1. V.Szd. и 5/3. V.Szd., которые соответственно получили обозначения 101/1. V.Szd., 101/2. V.Szd. и 101/3. V.Szd. В каждой из эскадрилий было по 12 Bf-109G-6 и 16 пилотов.

В мае — июне была образована 102-я группа скоростных бомбардировщиков (102. Gyorbombázóosztály, сокр. 102. Gyor.B.Osz.) под командованием майора Альберта Мартини (Albert Martini). В ее состав вошли:

— 102/1. Gyor.B. Szd. «Sas», сформированная на аэродроме Клемансово, которую возглавил капитан Кальман Харь (Kálmán Háy)¹;

— 102/2. Gyor.B. Szd. «Tigris» капитана Пала Бодо (Pál Bodó), созданная на аэродроме Хайдубёсёрмень, в 17 км севернее Дебрецена.

Каждая из этих эскадрилий, предназначенных для непосредственной поддержки венгерских частей на Восточном фронте, имела на вооружении двенадцать Me-210Ca-1.

Летом 1944 г. венгерская авиация достигла своей максимальной численности, когда в ее составе было около 900 самолетов.

Изменение численности венгерской авиации в 1939 — 44 гг.

	Кол-во эскадрилий	Кол-во самолетов	Персонал, чел.	
			всего	в т.ч. офицеров
1939 — 40 гг.	32	444	3273	393
1940 — 41 гг.	30	476	8370	472
1941 — 42 гг.	19	323	15121	561
1942 — 43 гг.	22	769	20082	779
1943 — 44 гг.	29	864	24290	945

Впервые пилоты 101. V.Osz. приняли участие в бою 24 мая, когда 13 «Мессершмиттов» из 101/1. V.Szd. атаковали соединение американских бомбардировщиков. Потеряв два самолета и одного пилота, они смогли сбить три В-24, один В-17 и один Р-51.

14 июня в бою участвовала уже вся 101. V.Osz., действиями которой в тот день руководил капитан Дьюла Хорват. На этот раз венгерские пилоты смогли одержать восемь побед, потеряв при этом два своих Вф-109G-6.

¹ В конце августа 1944 г. он погиб, и вместо него командиром эскадрильи был назначен капитан Иштван Херсени (István Hersenyi).

16 июня над Венгрией под прикрытием 290 истребителей появилось 658 бомбардировщиков 15-й воздушной армии США. В ходе ожесточенных боев пилоты 101. V.Osz. сбили 16 американских самолетов — десять В-24, четыре Р-38, один Р-47 и один Р-51. Однако группа потеряла шесть «Мессершмиттов», еще четыре самолета получили различные повреждения, погибли пятеро и были ранены двое пилотов. О накале боев говорит тот факт, что американские бортстрелки и пилоты истребителей вели прицельный огонь по всем венгерским летчикам, выпрыгнувшим на парашютах из сбитых самолетов. Именно так был убит старший лейтенант Йожеф Богнар (József Bogvár).

Несмотря на огромное численное преимущество американцев и их жестокие действия по отношению к пытавшимся спастись летчикам, моральный дух пилотов 101. V.Osz. оставался несломленным. Преобладающим их чувством была гордость принадлежности к части, призванной защищать их родину от воздушных налетов. Самая популярная летом 1944 г. венгерская песня начиналась словами: *«Жизнь длится не более чем день...»* Венгерские летчики-истребители воспринимали их в буквальном смысле — кто со стоицизмом, а кто с наигранной небрежностью, но при этом все они испытывали чувство страха перед реальной опасностью.

Лейтенант Тибор Тобак потом вспоминал о своих чувствах перед первым вылетом: *«В ту ночь я мало спал. Наступает утро и вместе с ним безоблачное небо. Сегодня они определенно прилетят. Мысли перебивают друг друга. Встретимся ли мы сегодня с ними? Удастся ли нам добраться до бомбардировщиков до встречи с истребителями сопровождения? Будет ли удача на нашей стороне? Я могу признаться без всякого стыда — я боялся».*

Пока одни венгерские пилоты участвовали в боях с американскими самолетами, другие исполняли роль курьеров между венгерскими правительственными кругами и западными союзниками, продолжавшими поддерживать секретные контакты. 13 июня 1944 г. старший лейтенант Миклош Одещальхи (Miklos Odescalchi) и его бортстрелок на Me-210Ca-1 Z.088 из 102/1. Győr. B. Szd. попытались перелететь в Южную Италию, чтобы доставить союзному командованию очередное тайное послание венгерского правительства. Однако из-за нехватки горючего «Мессершмитт» не смог достигнуть цели и совершил посадку на территории, занятой немецкими войсками. Оба члена экипажа были взяты в плен и в конце 1944 г.

по приговору военного трибунала старший лейтенант Миклош Одещальхи был расстрелян.

26 июня «Мессершмитты» 101. V.Osz. сбили три В-24, один Р-38 и один Р-51, при этом группа потеряла трех пилотов. На следующий день пилоты 101. V.Osz. без потерь со своей стороны сбили две «Летающих Крепости», один «Либерейтор» и один «Мустанг». 30 июня, потеряв одного пилота, группа записала на свой общий счет три В-24.

2 июля были сбиты пять В-24, один В-17, четыре Р-51 и один Р-38, но обратно не вернулись три Вф-109Г-6, и пилот одного из них погиб. На следующий день венгерские «Мессершмитты» сбили два «Либерейтора», участвовавшие в налете на железнодорожную станцию в Сегеде и город Арад на территории Румынии.

7 июля в воздушном пространстве Венгрии появились 560 бомбардировщиков 15-й воздушной армии, которых сопровождали 250 истребителей. Вместе с самолетами 8-й истребительной авиадивизии Люфтваффе (8.Jagddivision)¹ их атаковали и десять Вф-109Г-6 из 101. V.Osz. во главе с майором де Хеппешом. Всего американцы потеряли 25 самолетов, из которых от восьми до десяти были на счету венгерских пилотов. При этом был сбит только один «Мессершмитт» 101. V.Osz., а его пилот лейтенант Лайош Тот (Lajos Tóth), одержавший в тот день свою 14-ю победу, был выпущен уже в пятый раз за свою летную карьеру выпрыгнуть на парашюте.

До конца июля 1944 г. пилоты 101. V.Osz. записали на свой счет еще 19 американских самолетов, среди которых были и четыре В-24, сбитых 27 июля в районе между Будапештом и озером Балатон. При этом группа потеряла лишь одного пилота — прапорщика Лео Крижевски (Leo Krizsevszky). Однако период относительно небольших потерь не мог продолжаться долго при таком огромном численном превосходстве противника.

7 августа юго-западную границу Венгрии в сопровождении 117 истребителей пересекли 357 бомбардировщиков 15-й воздушной армии США, которые направлялись к целям на территории Польши. Они должны были подвергнуть бомбежке объекты в районе г. Явожно (Jaworzno), в 19 км восточнее Катовице, и в районе г. Бляховня (Błachownię), в 10 км западнее Ченстохова.

¹ Была сформирована 15.06.1944 г. в Вене на основе истребительного командования «Остмарк» (Jagdfliegerführer Ostmark).

18 «Мессершмиттов» 101. V.Osz. получили приказ прикрыть 12 Me-410 из II./ZG76 майора Герберта Камински (Herbert Kaminski)¹, которые несли под каждой плоскостью по две пусковых установки ракет WGr.21 калибром 210 мм. Эта смешанная группа попыталась прорваться к бомбардировщикам, но в районе озера Балатон была неожиданно, со стороны солнца, атакована «Мустангами» из 31FG. В результате американцы, потеряв два P-51, сбили восемь венгерских и девять немецких самолетов. Среди погибших был лейтенант Ласло Мольнар (László Molnár) из 101/3. V.Szd., который к этому времени был самым результативным венгерским пилотом, одержав 25 побед.

21 августа американская авиация атаковала венгерские аэродромы. На аэродроме Хайдубёсёрмень были уничтожены все двенадцать Me-210Ca-1 из 102/1. Gyor.V. Szd.. Однако в ближайшее время эскадрилья получила девять новых «Мессершмиттов» и продолжила действовать на Восточном фронте.

23 августа 1944 г. в Бухаресте был арестован маршал Антонеску, и на следующий день было объявлено, что Румыния переходит на сторону антигитлеровской коалиции и объявляет войну Германии и ее союзникам. В результате Венгрия в дополнение к советским войскам на Восточном фронте и союзной авиации в воздухе над Венгрией в качестве нового противника получила Румынию, которая рассчитывала теперь при помощи советских войск вернуть себе районы Трансильвании, потерянные осенью 1940 г.

¹ 18.08.1940 г. Bf-110 командира 2./ZG26 гауптмана Камински был сбит над Ла-Маншем в районе Дюнкерка. Вместе со своим бортстрелком Камински провел в воде четверо суток, прежде чем их подобрал немецкий минный тральщик. В мае 1941 г. он был назначен командиром I./ZG26 и 06.08.1941 г. награжден Рыцарским Крестом. Затем с 01.11.1941 г. майор Камински командовал I./JG53. 24.07.1942 г. во время перелета из Харькова в Таганрог двигатель его Bf-109G-2 W.Nr.13481 неожиданно встал. В этот момент Камински находился уже над городом и ему ничего не оставалось, как попытаться сесть на небольшом аэродроме авиазавода, где раньше собирались И-16. Однако этот аэродром оказался слишком мал для «Мессершмитта», и он потерпел аварию. У самолета оторвало обе плоскости, двигатель был сорван с рамы, а фюзеляж проехал по земле около ста метров, прежде чем остановился. Камински получил тяжелые травмы и на самолете был срочно доставлен в госпиталь. После излечения он в I./JG53 уже не вернулся, а с 05.10.1943 г. по 09.08.1944 г. командовал II./ZG76. Всего на его счету было 7 воздушных побед.

1 сентября был сформирован 101-й истребительный полк (101. Vadászrezred, сокр. 101. V. Ez.). В него вошли две авиагруппы по три эскадрильи: 101/I. V. Osz., созданная на основе базировавшейся на аэродроме Веспрем 101. V. Osz., и 101/II. V. Osz., которая была вновь сформирована на аэродроме Кеньери (Кенуеги). Уже с 19 сентября полк в соответствии с приказом командира 1-й авиадивизии (1. Repülőhadosztály) генерал-майора Шандора Илля участвовал в боевых вылетах.

Тем временем в конце августа — начале сентября 1944 г. в частях венгерской армии на Восточном фронте начали циркулировать слухи о том, что адмирал Хорти скоро заключит с западными союзниками сепаратный мирный договор, после чего американские парашютисты высадятся в Венгрии. Поэтому венгерская армия должна упорно защищать свои границы от советских войск до тех пор, пока не придут американцы.

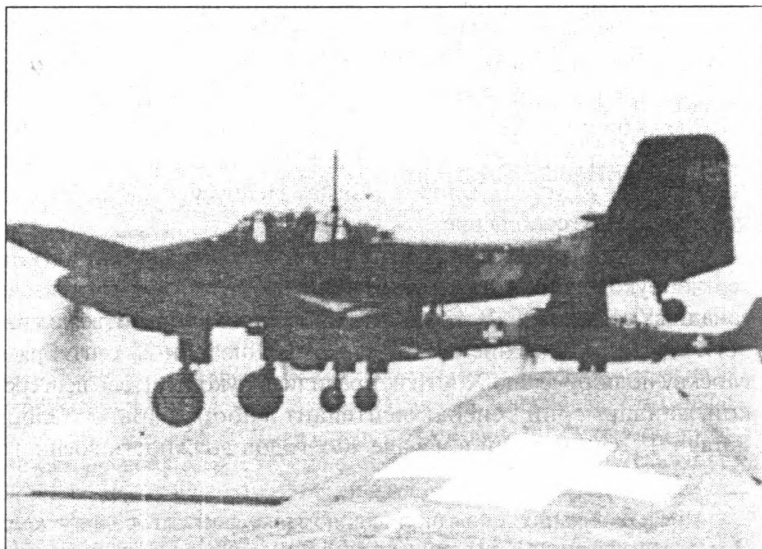
Как ни удивительно, но эти, казалось бы совершенно фантастические, слухи имели под собой реальную почву. Кронпринц Отто Габсбург (Otto Habsburg), действовавший по поручению адмирала Хорти, 15 сентября встретился с президентом США Теодором Рузвельтом, а затем 17 сентября — с английским премьер-министром Уинстоном Черчиллем. Они оба согласились с тем, что сразу после того, как Венгрия объявит о переходе на сторону антигитлеровской коалиции, на ее территории высадится американская воздушно-десантная бригада. Местом для подписания соответствующего соглашения был выбран Рим, о чем министру иностранных дел Венгрии генералу Густаву Хенньеи (Gustav Henyuey) было направлено специальное сообщение.

Однако это сообщение так и не достигло своего адресата, и венгерское руководство оставалось в неведении относительно согласия западных союзников. В результате оно решило обратиться с аналогичным предложением к Советскому Союзу, и 25 сентября в Москву по поручению Хорти отправились руководитель венгерской жандармерии генерал-лейтенант Габор Фараго (Gábor Faragho)¹, занимавший в начале 40-х годов должность военного

¹ После окончания войны он спокойно жил в своем загородном доме. Новые венгерские власти боялись трогать Фараго, поскольку он имел обширные связи в Москве и даже был лично знаком со Сталиным. Умер генерал Габор Фараго в 1953 г. в возрасте 63 лет.



Пилот 101.V.Ez. принимает поздравления после удачного вылета



**Ju-87D из 102/2. Zubo.Szd.,
Восточный фронт, лето 1944 г.**

атташе при венгерском посольстве в Москве, и Гёза Телеки, сын бывшего министра-президента Пала Телеки.

Нарком иностранных дел Советского Союза В. М. Молотов на встрече с представителями Хорти сообщил, что перемирие может быть заключено при выполнении Венгрией двух основных условий. Во-первых, она должна немедленно оставить территории Словакии, Румынии и Югославии, отошедшие ей в 1938 — 40 гг., а во-вторых, немедленно прервать все отношения с Германией и объявить ей войну. После того как Фараго получил согласие Молотова на беспрепятственный отвод всех боевых частей венгерской армии в район Будапешта и прекращение налетов советской авиации, а также получив соответствующие полномочия от Хорти, он 11 октября подписал протокол, закреплявший все условия перемирия.

Руководство Третьего рейха, которое через своих агентов в ближайшем окружении Хорти внимательно следило за попытками Венгрии заключить мир с союзниками, поняло, что дальше медлить нельзя. Около девяти часов утра 15 октября 1944 г. в момент переговоров с представителями маршала Тито агентами гестапо был захвачен младший сын Хорти Миклош. Во время ареста его ранили и затем немедленно вывезли на самолете в Германию. В тот же день в 13.00 по венгерскому радио была зачитана декларация адмирала Хорти, в которой он сообщал о своем решении заключить перемирие с союзниками и приказывал командованию венгерской армии прекратить боевые действия.

Вечером 16 октября специальный диверсионный отряд СС, которым командовал штандартенфюрер Отто Скорцени (Otto Skorzeny), взял штурмом резиденцию Хорти. При этом в ходе скоротечного боя погибли несколько эсэсовцев и несколько человек из охраны Хорти. Адмирал был арестован, и ему было предложено подписать документ о своем отречении от поста регента Венгрии. В руках немцев был очень сильный аргумент — Миклош Хорти-младший, и именно его освобождение стало главным и практически единственным условием, при котором адмирал Хорти согласился подписать необходимые документы¹. После этого он вместе со своей

¹ Однако власти Третьего рейха не сдержали своего обещания, и Миклош Хорти-младший после излечения был сначала отправлен в концлагерь Маутхаузен, а затем в концлагерь Дахау. Тем не менее он остался жив и весной 1945 г. был освобожден союзниками.

женой, невесткой и внуком был под конвоем доставлен в замок Хиршберг (Hirschberg), расположенный около г. Вейльгейм (Weilheim), в 47 км юго-западнее Мюнхена ¹.

Новым главой Венгрии при прямой поддержке Третьего рейха стал лидер венгерских фашистов бывший подполковник Генерального штаба Ференц Салаши (Ferenc Szálasi) ². И венгерская армия оказалась перед сложным выбором — заявить о своей лояльности новому «фюреру» нации или выполнить приказ адмирала Хорти и сдать советским частям. Большинство офицерского корпуса занимало враждебную позицию по отношению к фашистскому режиму Салаши, однако в то же время в нем были сильны и антикоммунистические настроения, чтобы не допустить в страну советские войска. Оставался еще третий путь — дезертировать и скрываться где-то на территории страны до окончания войны. Многие офицеры закрывали глаза на массовое дезертирство рядового состава, просто относя их к пропавшим без вести в ходе боевых действий.

Надо отметить, что Салаши прекрасно понимал настроения в армии и потому не стал настаивать на обязательном принесении присяги новому главе государства, как того требовал закон, одновременно солдатам и офицерам было разрешено вместо нацистского приветствия пользоваться своим старым приветствием.

¹ 01.05.1945 г. замок Хиршберг был занят частями 36-й дивизии 7-й армии США. После этого адмирал Хорти содержался уже под охраной американцев в различных местах на территории Германии и Франции, при этом некоторое время его «соседями» были рейхсмаршал Геринг, гросс-адмирал Денитц и другие высокопоставленные лица Третьего рейха. 17.12.1945 г. он был освобожден и до 18.12.1948 г. жил в замке Хиршберг, а затем покинул Германию и поселился в г. Эшторил (Estoril) в Португалии. Миклош Хорти умер 09.02.1957 г., его жена Магда — в 1959 г., а Миклош Хорти-младший скончался в 1993 г. в возрасте 86 лет. Вице-адмирал Хорти оставил завещание, в котором выразил желание быть похороненным на своей родине после того, как на ее земле не останется ни одного советского союда. После краха коммунистического режима в Венгрии воля адмирала Хорти была исполнена. 04.09.1993 г. он и его жена Магда были перезахоронены в семейном склепе Хорти в г. Кендереш.

² Родился в 1897 г. в г. Кашша, настоящая фамилия Салосьян (Salosjan). В мае 1945 г. он сдался в плен к американцам, которые вскоре его депортировали в Венгрию. Там Салаши предстал перед судом и 13.03.1946 г. был казнен.



**Фотопортрет
регента Венгрии вице-адмирала Миклоша Хорти в парадной форме,
сделанный в 1943 г.,
когда ему исполнилось 75 лет**

После некоторых колебаний командование венгерской армии решило продолжить вести боевые действия, но не за фашистский режим Салаши, а против захвата Венгрии советскими войсками¹. Немцы немедленно установили контроль над всеми венгерскими частями. При каждой из них находился немецкий офицер связи, который имел право читать все донесения, поступающие в ее штаб, и приказы и распоряжения, исходившие из него. Это должно было позволить исключить любые неожиданности, в т.ч. попытки перехода на сторону противника.

Не обошли подобные меры и венгерскую авиацию. 12 октября 101.V.Ez. вместе с 5/1. Kis. Éjs.Szd. был передан под управление 8-й истребительной авиадивизии Люфтваффе, которой командовал оберст Готтхард Хандрик (Gotthard Handrick)².

Несмотря на все трудности, процесс создания новых эскадрилий продолжался. В октябре в составе 102. Gyor.V.Osz. была сформирована третья эскадрилья — 102/2. Gyor.V.Szd. капитана Адольфа Петерди (Adolf Péterdi)³, которая имела 15 Me-210Ca-1, один Ju-88A, один Fi-156 и один FW-58.

В ноябре на аэродроме Варпалота (Várpalota), в 80 км юго-западнее Будапешта, была создана 102-я боевая авиагруппа (102. Csaterrepülőosztály, сокр. 102. C.Osz.). В нее вошли две истребительно-бомбардировочных эскадрильи (Vadászbombázószázad, сокр. V.B.Szd.), оснащенных самолетами FW-190F-8.

¹ Однако это решение поддержали не все венгерские генералы. Так, еще 16.10.1944 г. на сторону советских войск перешел командующий 1-й венгерской армией генерал-лейтенант Бела Данлоки-Миклош, а затем 31.10.1944 г. то же самое сделал и начальник венгерского Генерального штаба генерал Янош Фёрёш (János Főrös). Находясь в Советском Союзе, Фёрёш написал специальное воззвание к венгерским солдатам и офицерам, которое 15.11.1944 г. было опубликовано в газете «Правда» под заголовком «Вперед к свободной и демократической Венгрии под руководством регента Хорти». Затем Фёрёш занимал пост военного министра во временном венгерском правительстве. В 1949 г. по ложному обвинению в шпионаже в пользу США он был арестован и был освобожден только в 1956 г. во время венгерской революции.

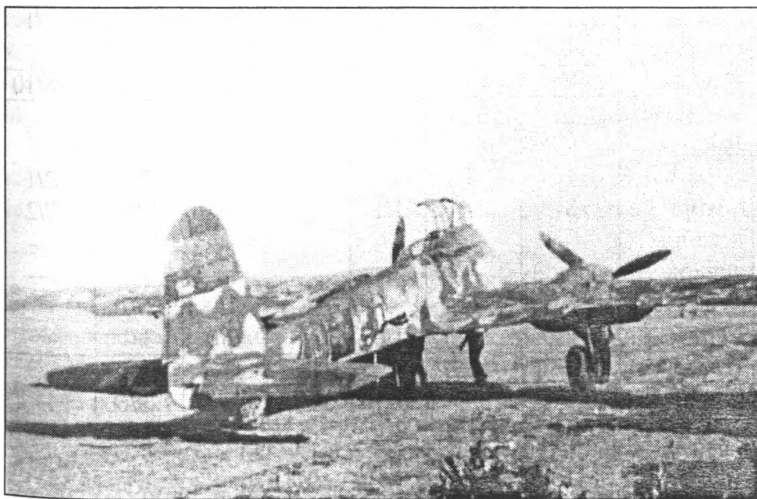
² На его счету было 10 побед, из которых половину он одержал еще в составе «Легиона «Кондор» во время гражданской войны в Испании.

³ 23.12.1944 г. его Me-210Ca-1 был сбит в районе Будапешта, и, совершив вынужденную посадку, Петерди попал в плен к советским войскам.

Кроме того, в ноябре было начато формирование и 102-й ночной боевой авиагруппы. Ее первая эскадрилья имела на вооружении He-46E-2, в составе второй было несколько He-111H, а третья была оснащена самолетами Bv-131. Однако эта группа так и не достигла уровня боевой готовности и в марте 1945 г. была распущена.

5 ноября «Мессершмитты» 101.V.Ez. вступили в бой с P-51 из 4FG, которые прикрывали бомбардировщики 15-й воздушной армии США, возвращавшиеся после налета на нефтеперерабатывающие заводы на территории Австрии. В ходе боя один из венгерских истребителей был подбит и загорелся. Его пилот сержант Домян (Domjan) выпрыгнул на парашюте, а неуправляемый самолет врезался в «Мустанг» лейтенанта Хадсона (Hudson) из 334FS 4FG, и американский пилот погиб.

Начиная с 7 ноября 1944 г. венгерские истребители практически перестали атаковать американские самолеты, появившиеся над Венгрией. Это было вызвано необходимостью использовать все имевшиеся самолеты и остававшиеся запасы горючего, прежде всего в боях против советских войск.



**Необычно камуфлированный Me-210Ca-1 Z.020
из состава 102. Gyog.V.Osz.,
осень 1944 г.**

**Статистика действий истребителей МКНЛ
против американской авиации с января 1944 г. по март 1945 г.**

Часть, период	Число вылетов	Число сам-тов	Количество побед*				Потери, чел.**
			1	2	4***	всего	
2/1. V.Szd.							
январь	2	23	—	—	—	—	—
февраль	1	12	—	—	—	—	—
март	1	11	—	—	—	—	2/0
апрель	8	104	—	—	5/3	5/3	0/1
1/1. V.Szd.							
апрель	2	10	—	—	2/0	2/0	2/0
Итого:	14	160	—	—	7/3	7/3	4/1
101. V.Osz.							
май	2	45	1/1	—	4/4	5/5	1/3
июнь	14	196	5/2	26/11	14/8	45/21	9/3
июль	19	196	6/4	6/2	26/21	38/27	4/3
август	9	121	3/0	1/0	12/1	16/1	4/1
сентябрь	1	2	—	—	—	—	—
Итого:	45	560	15/7	33/13	56/34	104/54	18/10
101. V.Ez.							
октябрь	1	8	2/2	—	—	2/2	2/1
ноябрь	8	80	1/1	1/0	10/0	12/1	7/2
декабрь	—	—	—	—	—	—	—
январь	—	—	—	—	—	—	—
февраль	1	6	—	—	1/0	1/0	—
март	2	11	1/0	—	2/0	3/0	—
Итого:	12	105	4/3	1/0	13/0	18/3	9/3
Всего:	71	825	19/10	34/13	76/37	129/60	31/14

* заявленные/подтвержденные;

** погибли/ранены;

*** 1 — одномоторные самолеты, 2 — двухмоторные самолеты, 4 — четырехмоторные самолеты.

19 декабря 1944 г. советские войска начали наступление, и уже 24 декабря Будапешт оказался в полном окружении. При этом в самом городе мало что говорило о грозящей ему опасности — по улицам ходили трамваи, магазины были открыты, а жители готовились встретить Рождество. Большая часть населения Будапешта не собиралась превращать свой город в поле боя, но Гитлер, считавший, что взятие венгерской столицы открывает советским войскам путь на Вену, был иного мнения.

25 декабря руководителем обороны Будапешта был назначен командир 9-го горнострелкового корпуса СС (IX.SS-Gebirgskorps) обергруппенфюрер СС Карл Пфедфер-Вильденбрух (Karl Pfeffer-Wildenbruch)¹, который приказал сражаться за каждый дом. Одновременно из Восточной Пруссии в Венгрию по приказу Гитлера начали спешно перебрасываться резервы. 4 января 1945 г. немецкое командование попыталось деблокировать город, и, хотя передовым частям удалось выйти к промышленному району, примыкавшему к Будапешту с юга, прорвать окружение так и не удалось.

Авиация МКНЛ делала все возможное, чтобы помочь своим и немецким частям. С 1 по 23 декабря пилоты 101.V.Ez. сбили 28 советских самолетов, а затем в течение одиннадцати дней они выполнили 291 боевой вылет и одержали еще 16 побед. Активно действовали FW-190F-8 из 102. С.Osz. и Me-210Ca-1 из 102. Gyog.V.Osz., наносившие удары по позициям советских войск. 8 января 1945 г. пилоты 102. Gyog.V.Osz. совершили свой 2000-й боевой вылет.

Несмотря на то что две трети территории Венгрии было уже занято советскими и румынскими войсками, моральный дух венгерской авиации продолжал оставаться на высоком уровне и случаи

¹ Родился 12.06.1888 г. в местечке Рюдерсдорф (Rüdersdorf), недалеко от Берлина. Участвовал в Первой мировой войне и был награжден Железным Крестом 1-го и 2-го классов. В одном из боев в 1918 г. он был тяжело ранен. После прихода нацистов к власти Пфедфер-Вильденбрух вступил в СС и 09.11.1943 г. получил уже звание обергруппенфюрера СС, которое соответствовало званию генерала пехоты в вермахте. За оборону Будапешта он дважды был награжден — сначала 11.01.1945 г. Рыцарским Крестом, а затем 01.02.1945 г. Дубовыми Листьями к Рыцарскому Кресту (№ 723). 13.02.1945 г. во время неудачной попытки прорыва из Будапешта Пфедфер-Вильденбрух попал в плен к советским войскам и был освобожден только в 1955 г. После возвращения в ФРГ он жил в г. Билефельд (Bielefeld), где и умер 29.01.1971 г.

перелетов на сторону противника были крайне редки. Так, 9 декабря по заданию венгерского Сопротивления на итальянский аэродром Сан-Северо на He-111H-16 W.Nr.8433 «2B+DC» перелетел начальник технического отдела Генерального штаба майор Домокош Хаднадь (Domokos Hadnagy). Затем 26 февраля 1945 г. в Италию на FW-58 K.358 вместе с семьей улетел генерал-майор Ладислауш Харь (Ladislauš Hárý).

В течение 1944 г. пилоты 102. V.Osz. совершили на Восточном фронте 1673 боевых вылета, налетов над территорией противника 1955 часов и сбив 85 советских самолетов. За это время группа потеряла 19 самолетов и девять пилотов. В начале января 1945 г. под обозначением 101/III. V.Osz. она вошла в состав 101-го истребительного полка. Соответственно 102/1. V.Szd. и 102/2. V.Szd. были переименованы в 101/7. V.Szd. «Káró Ász» и 101/8. V.Szd. «Ricsi».

6 января 101. V.Ez. был включен в состав JG76, чей штаб¹ располагался на аэродроме Веспрем. Эта эскадра не имела своих самолетов, но в распоряжении ее командира майора Эрнста Дюллберга (Ernst Düllberg)² были три истребительные группы Люфтваффе:

¹ Сформирован в июле 1944 г. в Зальцбурге на основе штаба ZG76.

² Родился 28.03.1913 г. в г. Унна (Unna), в нескольких километрах северо-восточнее Дортмунда. В начале Второй мировой войны лейтенант Дюллберг служил в штабе I./JG3, а 21.07.1940 г. был переведен в 8./JG27. Свою первую воздушную победу он одержал 01.08.1940 г., сбив английский бомбардировщик «Бленхейм». 15.08.1940 г. обер-лейтенант Дюллберг был назначен командиром 5./JG27. В течение сентября — октября 1940 г. в ходе «битвы за Англию» он сбил четыре «Харрикейна» и один «Спитфайр». В ходе боев на Восточном фронте Дюллберг успел одержать лишь одну победу, сбив 25.06.1941 г. юго-западнее Вильнюса бомбардировщик СБ. Затем II./JG27 была переброшена в Северную Африку, и 05.10.1941 г. он записал на свой счет восьмую победу, сбив севернее Сиди-Омара (Sidi Omar) «Харрикейн». 22.11.1941 г. в бою с английскими истребителями его Bf-109F-4 W.Nr.8466 получил попадания, Дюллберг был ранен, но все же смог дотянуть до своего аэродрома в Эйн-эль-Газала (Ain el Gazala). 27.05.1942 г. обер-лейтенант Дюллберг, на счету которого уже было 15 побед, был переведен в штаб JG27 и 13.10.1942 г. занял должность командира III./JG27. 20.07.1944 г. после 35 побед гауптман Дюллберг был награжден Рыцарским Крестом. 07.10.1944 г. он был назначен командиром JG76 и принимал участие в боях на Восточном фронте. В феврале 1945 г. в III./EJG2 Дюллберг прошел переподготовку на реактивный Me-262 и затем в конце марта перешел в JG7. Однако до конца войны он не

— II./JG51 обер-лейтенанта Отто Шультца (Otto Schultz)¹, базировавшаяся на аэродроме Веспрем;

— I./JG53 майора Юргена Хардера (Jürgen Harder)², также находившаяся в Веспреме;

— II./JG52 гауптмана Герхарда Баркхорна (Gerhard Barkhorn)³, действовавшая с аэродрома Баболнапуста (Babolnapusta).

Передача венгерских истребителей под командование майора Дюллберга должна была помочь объединению усилий венгерской авиации и Люфтваффе в борьбе с советской авиацией.

успел совершить на Me-262 ни одного боевого вылета. 03.05.1945 г. находившиеся на аэродроме Мюльдорф подразделения JG7 во главе с майором Дюллбергом сдались в плен к американцам. Всего в ходе Второй мировой войны он выполнил 650 боевых вылетов и одержал 45 побед (по другим данным — 50), из них 36 (42) в боях в Северной Африке и над Западной Европой, в т.ч. на его счету было пять В-17 и пять В-24. Умер Эрнст Дюллберг 27.07.1984 г. в Эссене.

¹ После завершения летной подготовки летал в составе 4./JG51. В декабре 1942 г. — марте 1943 г. в ходе боев в Северной Африке обер-фельдфебель Шультц записал на свой счет 18 побед. Сбив 30.01.1943 г. Р-38 из 96FS 81FG, он одержал свою 50-ю победу и 14.03.1943 г. был награжден Рыцарским Крестом. 04.02.1944 г. северо-западнее Рима в бою с американскими В-25 погиб командир 6./JG51 гауптман Герберт Пушманн (Herbert Puschmann), и на следующий день лейтенант Шультц был назначен на его место. После того как 23.12.1944 г. в бою в районе Будапешта получил тяжелое ранение командир II./JG51 майор Карл Раммельт (Karl Rammelt), Шультц, которому уже было присвоено звание обер-лейтенанта, возглавил II./JG51. Всего в ходе Второй мировой войны он совершил свыше 800 боевых вылетов и одержал 73 победы, из них 41 в боях на Восточном фронте.

² 22.01.1945 г. он был назначен командиром JG11. Майор Хардер погиб 17.02.1945 г., когда его FW-190 разбился в районе аэродрома Штрауссберг (Straußberg), в 34 км восточнее Берлина. Всего он одержал 64 победы, из них 47 в боях на Средиземноморье, в Северной Африке и над Западной Европой.

³ Один из лучших асов Люфтваффе. В ходе Второй мировой войны он совершил 1104 боевых вылета и в боях на Восточном фронте одержал 301 победу. Подробнее о Герхарде Баркхорне можно прочитать в книге «Асы Люфтваффе. Дневная истребительная авиация» (Н. Новгород, 2000).

15 января в составе 101/III. V.Osz. была сформирована третья эскадрилья — 101/9. V.Szd. «Zöld Beke». В нее вошли пилоты, перегонявшие с немецких авиазаводов на фронт новые самолеты, а также пилоты, ранее летавшие на транспортных самолетах.

Тем временем все попытки немецких и венгерских частей прорвать окружение вокруг Будапешта не имели успеха. «Фокке-Вульфам» из 102. C.Ozd. нередко приходилось поворачивать обратно, так и не сбросив свои бомбы, поскольку линия соприкосновения между советскими войсками и немецко-венгерскими частями внутри города постоянно изменялась. 16 января «Мессершмитты» 101/I. V.Osz. сбили в районе Будапешта шесть советских самолетов, а 20 января — четыре. Всего же в течение января пилоты 101.V.Ez. сбили 69 советских самолетов.

В начале февраля 101.V.Ez. получил 26 новых Bf-109G-10/U4. Они были оснащены двигателями DB605D, которые имели ресурс всего 30 — 40 часов, однако на это обстоятельство уже никто не обращал внимания. Лейтенант Тибор Тобак вспоминал:

«Провести 30 часов в воздухе без того, чтобы не выпрыгнуть на парашюте или не совершить вынужденную посадку, по тем временам было большим достижением. Так как каждый полет продолжался в среднем 60 — 70 минут, то 30 часов было вполне достаточным сроком, чтобы быть убитым, получить тяжёлое ранение или попасть в плен».

Вскоре в подтверждение этих слов сам Тобак был сбит и получил ранение. Он был отправлен на лечение в немецкий госпиталь в г. Остероде (Osterode), в 81 км юго-восточнее Ганновера. Однако пробыл там Тобак недолго и уже 14 февраля вместе с еще двумя венгерскими пилотами сбежал из него. Без документов они смогли добраться до Нюрнберга, где находились подразделения дивизии СС «Кошут», сформированной из венгерских добровольцев, а затем 25 февраля вернулись в Веспрем, где базировался 101.V.Ez.

В течение 8 — 11 февраля в боях в районе Будапешта венгерские пилоты сбили 13 советских самолетов, потеряв при этом восемь Bf-109G. К 11 февраля в руках советских войск была уже большая часть Будапешта, за исключением его западной окраины. Большинство венгерских солдат сдались в плен, в то время как остатки немецких частей 13 февраля попытались прорваться из города в северном направлении. Сколько человек участвовало в этом прорыве, точно неизвестно — по немецким данным, их было около десяти тысяч.

Известно только, что к 16 февраля к позициям вермахта в районе Грана смог выйти лишь 621 человек и около трех с половиной тысяч попали в плен к советским войскам.

20 февраля в 10.07 в воздух поднялись восемь Bf-109G во главе с командиром 101/8. V.Szd. капитаном Поттбонди ¹. Вскоре в районе Сендехельи (Szendehely) венгерские пилоты заметили группу советских штурмовиков и истребителей, летевших на высоте около 500 метров. Хорошо камуфлированные Ил-2 на предельно малой высоте стали уходить, в то время как сопровождавшие их «Яки» приняли бой. Поттбонди смог зайти в хвост одному из них и дать короткую пушечную очередь. Прямым попаданием 30-мм снаряда у «Яка» оторвало левую плоскость, и, врезавшись в землю, он взорвался.

6 марта 1945 г. в районе озера Балатон девять немецких танковых дивизий предприняли контрнаступление под кодовым обозначением «Весеннее пробуждение» («Frühlingserwachen»), и венгерская авиация поддерживала их действия как могла.

8 марта в 15.50 на «свободную охоту» вылетело звено «Мессершмиттов» во главе с капитаном Поттбонди. В районе Шопонья (Soponya) — Калоз (Kálóz) они обнаружили группу Ил-2, которая под прикрытием истребителей Як-9 атаковала немецкие позиции. В ходе завязавшегося боя венгерским пилотам удалось сбить один Ил-2 и один Як-9, при этом последний был на счету капитана Поттбонди ². В то же время в ходе этого вылета советской зенитной артиллерией был сбит один Bf-109G, и его пилот старший лейтенант Виктор Инкен (Victor Inkey) был вынужден выпрыгнуть на парашоте над территорией, занятой советскими войсками.

¹ Звание капитана было ему присвоено в конце октября 1944 г.

² Это была 13-я и последняя подтвержденная победа Поттбонди. Первую победу он одержал еще 12.07.1941 г., сбив И-16. Затем в течение сентября — декабря 1944 г. Поттбонди сбил семь самолетов: 15 сентября — Ил-2, 9 октября — Ла-5, 30 октября — «Бостон» и Як-9, 1 ноября в районе г. Цеглед (Cegléd), в 60 км юго-восточнее Будапешта, — Ла-5, 17 ноября около поселка Оча (Ocsa), в 23 км юго-восточнее Будапешта, — «Бостон» и 22 декабря в районе поселка Чань (Csány), в 54 км северо-восточнее Будапешта, — Ил-2. 03.01.1945 г. он записал на свой счет Як-9, а 14 января Поттбонди одержал 10-ю победу, сбив в районе г. Пилишвёрешвар (Pilisvörösvár), в 20 км северо-западнее Будапешта, еще один «Бостон». 22 января в районе поселка Эрчи (Ercsi), юго-западнее Будапешта, он сбил Ла-5, а 20 февраля в районе Сендехельи — Як-9.

На следующий день восемь Bf-109G-6 из 101/3. V.Szd. атаковали группу из 25 «Бостонов», которую сопровождали 16 Як-9, и без потерь со своей со стороны сбили три советских самолета. 10 марта венгерские «Мессершмитты» сбили четыре Ил-2 и семь истребителей. Воздушные бои 13 марта завершились вничью — советская авиация потеряла четыре самолета, а МКНЛ — четыре Bf-109G.

К 19 марта немецкое наступление, так и не достигнув своих основных целей, остановилось. В течение 21 — 22 марта советские войска, перейдя в наступление, прорвали фронт на линии оз. Балатон — оз. Веленце (Velence) — Эрстергом (Esztergom), и «Мессершмитты» 101/I. V.Osz. и 101/III. V.Osz. перебазировались из Веспрема на аэродром Кеьери.

В течение 22 марта в ходе ожесточенных боев пилоты 101. V.Ez. сбили 27 советских самолетов — семь Як-9, пять Ил-2, пять «Бостонов», пять Як-3 и пять Ла-7. На следующий день восемь венгерских Bf-109G южнее озера Балатон вступили в бой с группой из 26 советских самолетов. Потеряв один истребитель, венгерским пилотам удалось одержать еще пять побед.

24 марта «Мессершмитты» 101. V.Ez. были вынуждены перелететь на аэродром в Сомбатхее, расположенный у западной границы Венгрии. Им пришлось садиться на полосу, покрытую воронками от бомб, в результате чего из-за повреждений затем были списаны сразу 26 истребителей. Однако венгерским пилотам не пришлось долго сидеть на земле, и скоро они получили новые Bf-109G-10/14.

27 марта 101. V.Ez. покинул венгерскую территорию и перебазировался из Сомбатхее сначала на аэродром Гросспетерсдорф (Grosspetersdorf), а затем 29 марта на аэродром Вена-Нойштадт.

В апреле 1945 г. венгерские «Мессершмитты» действовали с аэродромов Тульн (Tulln), в 26 км северо-западнее Вены, и Эфердинг (Eferding), в 20 км западнее Линца. Они совершали разведывательные полеты и атаковали наземные цели, летая при этом так низко, что порой срезали провода с телеграфных столбов.

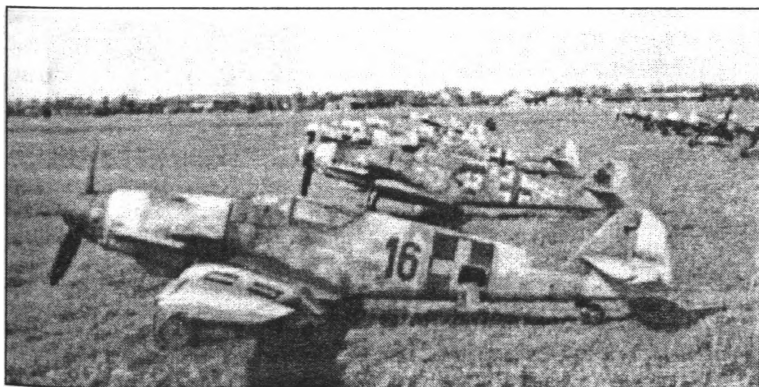
16 апреля американские истребители нанесли штурмовой удар по аэродрому Эфердинг, уничтожив на земле десять венгерских «Мессершмиттов». Кроме того, в воздушном бою с «Мустангами» 101. V.Ez. потерял еще три самолета, при этом среди погибших пилотов был лейтенант Йожеф Малик (József Málík), имевший к этому моменту на своем счету 11 побед. Потери же американцев составили всего один P-51.

17 апреля старший лейтенант Эрнё Кишш (Ernö Kiss), служивший в составе 101/1. V.Szd., сбил Як-9. Это была его шестая победа и, как оказалось, последняя победа пилотов МКНЛ в ходе Второй мировой войны.

30 апреля 1945 г. «Мессершмитты» 101.V.Ez. в последний раз поднялись в воздух, совершив вылет в район Брно. После этого из-за отсутствия горючего венгерские пилоты в боях уже больше не участвовали.

Всего в течение января — апреля пилоты 101.V.Ez. совершили свыше 1700 боевых вылетов, сбив при этом 144 советских самолета, еще десять побед были отнесены к разряду вероятных. За это время в ходе боевых вылетов погибли и пропали без вести восемь пилотов, один пилот погиб в результате авиакатастрофы, а еще двое попали в плен.

5 мая 1945 г. незадолго перед тем, как аэродром Эфердинг был захвачен американскими частями, все оставшиеся истребители были сожжены, и Венгерские королевские военно-воздушные силы прекратили свое существование.

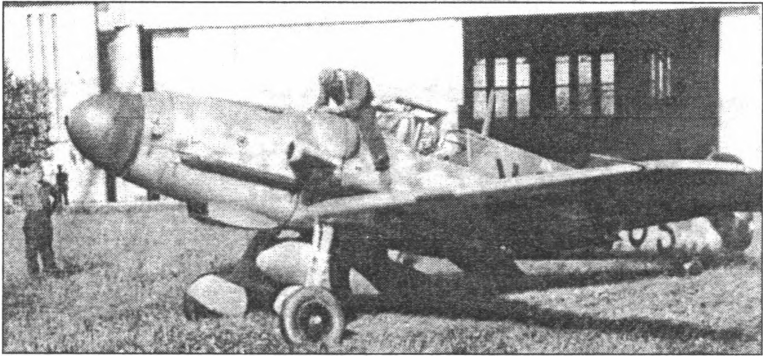


**Bf-109G-10 W.Nr.613165 из 101/III. V.Ozd.,
аэродром Вена-Нойштадт, май 1945 г.**

Венгерские асы

Командованием венгерской авиации (МКНЛ) не велось официального учета воздушных побед, и потому очень трудно составить полный перечень венгерских пилотов, подпадающих под общепринятое понятие «ас», т.е. одержавших пять и более побед. В большинстве эскадрилий велся подсчет лишь общих результатов и не было никаких персональных списков воздушных побед, как это было, например, в Люфтваффе. Лишь внутри некоторых эскадрилий осуществлялся учет побед отдельных пилотов или экипажей, но и в этом случае об их личных результатах в документах упоминалось, только когда они переводились в другую эскадрилью или представлялись к наградам.

Поскольку большинство документов МКНЛ было утрачено в конце Второй мировой войны, то исследователи при составлении списка венгерских асов в основном опираются на различные вторичные источники. К настоящему времени известны 125 пилотов и членов экипажей МКНЛ, которые одержали в общей сложности 513 подтвержденных побед и 21 вероятную победу. Среди них 48 человек имеют на своем счету по одной победе, 24 человека — по две, 16 человек — по три и трое одержали по четыре победы.



Механик проверяет готовность к вылету Bf-109G-6 лейтенанта Михала Каратсоњи (Mihaly Karátsonyi) из 101/3. V.Szd., Венгрия, лето 1944 г.

Фамилия, имя пилота	Звание	Часть	Победы
Szentgyörgyi Dezső	Zászlós	101/2. V.Szd.	34
Кроме того, сбил по ошибке еще два немецких самолета. Совершил 218 боевых вылетов. Погиб в 1971 г. в авиакатастрофе.			
Debrődy György	Főhadnagy	5/2., 101/3. V.Szd.	28
В т.ч. две вероятных победы. 16.09.1944 г. в бою был тяжело ранен и больше уже не летал. Совершил 204 боевых вылета.			
Molnár László	Hadnagy	5/2., 101/3. V.Szd.	25
В т.ч. 18 побед на Восточном фронте. 08.01.1944 г. он сбил два советских самолета. Погиб 07.08.1944 г., когда его Bf-109G-6 был сбит в бою с P-51. Совершил 132 боевых вылета.			
Tóth Lajos	Hadnagy	101/2. V.Szd.	25
В т.ч. одна вероятная победа. Кроме того, в 1943 — 44 гг. в боях на Восточном фронте он одержал еще четыре победы, но они не имеют документального подтверждения. Совершил 180 боевых вылетов. Расстрелян 11.06.1951 г. в Венгрии.			
Kenyeres Miklós	Hadnagy	102/1. V.Szd.	19
В т.ч. одна вероятная победа. 06.02.1944 г. был сбит в районе Умани и попал в плен к советским войскам.			
Fábián István	Törzsőrmester	101/2. V.Szd.	16
В т.ч. одна вероятная победа. Кроме того, еще 13 его побед не были подтверждены из-за отсутствия свидетелей. Совершил 120 боевых вылетов.			
Málnássy Ferenc	Főhadnagy	101/8. V.Szd.	15
В т.ч. две вероятных победы. Погиб 13.03.1945 г.			
Pottyondy László	Százados	101/2, 101/1. V.Szd.	14
На его счету было три Ил-2, три Ла-5, три Як-9, три «Бостона» и один И-16. Еще одна победа была отнесена к разряду вероятных. В конце войны командир 101/8. V.Szd. капитан Ласло Поттёондь летал на Bf-109G-14 W.Nr.611022. После окончания Второй мировой войны он эмигрировал в Австралию, где и умер в 1983 г.			

de Heppes Aladár	Alezredes	5/I., 101. V.Osz.	12
В т.ч. все четыре победы, одержанные им в 1943 г. на Восточном фронте, отнесены к разряду вероятных.			
Kálmán István	Zászlós	101/III.Osz.	12
Malik József	Hadnagy	101/1. V.Szd.	12
В т.ч. одна вероятная победа. Погиб 16.04.1945 г., когда в районе аэродрома Эфердинг, в 20 км западнее Линца, его Bf-109G был сбит в бою с P-51. Совершил 60 боевых вылетов.			
Nánási Kálmán	Hadnagy	101/5. V.Szd.	12
Dániel László	Főhadnagy	101/3. V.Szd.	11
Совершил 58 боевых вылетов.			
Budai Lajos	Örmester	101/1. V.Szd.	9
Погиб 18.03.1945 г. Совершил 33 боевых вылета.			
Mathe László	Hadnagy	101/7. V.Szd.	9
Irányi Pal	Főhadnagy	101/1. V.Szd.	8
Német Endre	Főhadnagy	1/1. Tf.Szd.	8
Совершил 59 боевых вылетов.			
Bánlaky György	Százados	101/4. V.Szd.	7
Погиб 06.11.1944 г.			
Michna György	Hadnagy	101/1. V.Szd.	7
Szeverényi Kálmán	Hadnagy	101/7. V.Szd.	7
Погиб 22.02.1945 г.			
Szikora László Pal	Szakaszvezető	101/1. V.Szd.	7
03.03.1945 г. был ранен и в боях больше не участвовал.			
Ujszászy György	Százados	1/1., 1/3., 101/2. V.Szd.	7
В т.ч. одна вероятная победа. 13.07.1943 г. в районе Курска он сбил			



Слева — лейтенант Дьёрдь Дебродь (György Debródy), справа — лейтенант Ласло Мольнар (László Molnár)



Командир 101/8. V.Szd.
капитан Ласло Поттьондь
(Laszló Pottyondy)



Пилоты 102. Öp.V.Szd., Восточный фронт, начало марта 1944 г.
Справа налево: сержант Янош Матьяш (János Mátyás), лейтенант Дьёрдь Дебродь, лейтенант Кальман Севереньи (Kálmán Severényi), младший сержант Шандор Танац (Sándor Tanács), в центре спиной — командир 102. Öp.V.Szd. майор Йозеф Ковач (József Kovács)

два Ил-2. Это были 5-я и 6-я победы Уйса, и он стал вторым по счету асом МКНЛ в ходе войны, вслед за Имре Панцела. После Второй мировой войны он эмигрировал в США, где и умер в 1987 г.

Bejczy József	Százados	2/1., 1/1., 101/3. V.Szd.	6
---------------	----------	------------------------------	---

В 1942 г. на Восточном фронте в составе 2/1..V.Szd. летал на Re.2000 V.401. Пропал без вести (погиб) 04.11.1944 г., после того как его Bf-109G-6 был сбит советской зенитной артиллерией.

Kiss Ernő	Főhadnagy	5/2., 101/1. V.Szd.	6
-----------	-----------	---------------------	---

Lőrincz Mátyás	Örmester	101/2. V.Szd.	6
----------------	----------	---------------	---

Погиб 05.11.1944 г.

Mátyás János	Örmester	101/3. V.Szd.	6
--------------	----------	---------------	---

Páncél Imre	Hadnagy	1/1. Vegyes V. Szd.	6
-------------	---------	---------------------	---

В т.ч. сбил пять Ил-2. Пропал без вести (погиб) 11.01.1943 г. после того, как его Bf-109F-4B V.004 был сбит зенитным огнем в районе села Урыв, в 70 км южнее Воронежа.

Papp Tibor	Főhadnagy	101/6. V.Szd.	6
------------	-----------	---------------	---

Совершил 62 боевых вылета.

Flozник Ervin	Főhadnagy	101/4. V.Szd.	5
---------------	-----------	---------------	---

Пропал без вести (погиб) 15.01.1945 г.

Füleky Béla	Főhadnagy	101/4. V.Szd.	5
-------------	-----------	---------------	---

Пропал без вести (погиб) 04.04.1945 г.

Forró Pal	Hadnagy	101/2. V.Szd.	5
-----------	---------	---------------	---

Hautzinger Sándor	Hadnagy	5/2. V.Szd.	5
-------------------	---------	-------------	---

В сентябре 1943 г. был ранен и больше уже не летал.

Karátsonyi Mihály	Hadnagy	101/3. V.Szd.	5
-------------------	---------	---------------	---

07.08.1944 г. в районе Балатона его Bf-109G-6 был сбит P-51 из 31FG. Получив ожоги лица и тела, он успел выпрыгнуть на парашоте.

Кovács Pal Погиб 22.08.1944 г.	Örmester	101/3. V.Szd.	5
Kracszenics Lajos	Hadnagy	101/2. V.Szd.	5
Tobak Tibor Летал на Bf-109G-6 V.847. 16.04.1945 г. был ранен и больше уже в боевых действиях не участвовал.	Hadnagy	101/3. V.Szd.	5
Nagyernyei Antal	Százados	1/1. Tf.Szd.	5



**Венгерский генерал вручает немецким и венгерским пилотам
Большую Офицерскую Золотую Медаль за храбрость
(Tiszti Arany Vitézségi Érem),
декабрь 1944 г.**

**Второй слева — командир 6./JG52
гауптман Гельмут Липферт (Helmut Lipfert),
третий слева — лейтенант Лайош Тот (Lajos Tóth) из 101/2. V.Szd.,
четвертый слева — командир 101/8. V.Szd.
капитан Ласло Поттьоундь**

Аладар де Хеппеш (Aladár de Heppes)



Аладар де Хеппеш родился в 1904 г. в г. Арад, став вторым ребенком в семье высокопоставленного судьи. Решив стать профессиональным военным, он после окончания гимназии поступил сначала в школу унтер-офицеров в г. Надьканижа (Nagykanizsa), а затем в высшую военную школу в Будапеште.

В 1928 г. де Хеппеш прошел секретную летную подготовку и совершил свой первый самостоятельный полет. В середине 30-х гг. он был включен в состав 1/3. V.Szd., которая была размещена на аэродроме в г. Ньиредьхаза (Nyiregyháza) и имела на вооружении итальянские истребители CR.32.

В конце 1939 г. де Хеппеш окончил Королевскую военно-воздушную академию в г. Кашша, после чего ему было присвоено звание капитана и он был назначен заместителем командира истребительной авиагруппы 1/II. V. Osz.

В сентябре 1941 г. капитан де Хеппеш занял должность командира 5/1. V. Osz., базировавшейся на аэродроме Матьяшфёльд.

В ноябре 1942 г. в группу на замену устаревшим бипланам CR.42 поступили более совершенные истребители Re.2000. Пилоты еще не успели по-настоящему освоить новые самолеты, когда пришел приказ об отправке на Восточный фронт.

15 декабря 1942 г. штаб 5/1. V. Osz. во главе с капитаном де Хеппешем и 5/2. V.Szd. лейтенанта Дьюлы Хорвата, имевшая в своем составе одиннадцать Re.2000 и один связной Ag-96, прибыли на

аэродром Иловское. Там они сменили штаб 1/1. V. Osz. и 2/1. V.Szd., которые были отозваны в Венгрию и чья численность к этому времени в ходе боев сократилась наполовину.

Итальянские Re.2000 оказались крайне ненадежными в условиях зимних морозов, и к 13 января в 5/2. V.Szd. осталось семь самолетов, пригодных для полетов. Постоянные технические проблемы и плохие погодные условия привели к тому, что с 1 по 16 января 1943 г. пилоты 5/2. V.Szd. совершили всего 20 боевых вылетов, налетав немногим более 28 часов.

13 января войска Воронежского, Брянского и Юго-Западного фронтов перешли в наступление. Прорвав фронт, советские части быстро продвигались, и к 16 января аэродром Иловское оказался под угрозой окружения. Был отдан приказ о срочной эвакуации, но в тридцатиградусный мороз механикам так и не удалось запустить двигатели Re.2000. В результате на аэродром Уразово, в 126 км восточнее Харькова, смогли перелететь лишь Bf-109F-4B из 1/1. V.Szd., а все десять итальянских истребителей, имевшихся на тот момент в составе 5/1. V. Osz. и 5/2. V.Szd., пришлось взорвать.

19 января советские войска вышли уже к Уразово, и там повторилось произошедшее в Иловском. Все самолеты, которые смогли подняться в воздух, перелетели в Харьков или в Старый Оскол, а остальные, включая семь Bf-109F-4B, были уничтожены. В тот день при попытке прорыва из окружения погиб командир 1/1. V. Osz. подполковник Кальман Чукаш, и капитан де Хеппеш, как старший по должности, взял на себя командование над оставшимися в окружении частями 2-й авиабригады. На следующий день он и его люди присоединились к 26-й немецкой пехотной дивизии генерал-лейтенанта Фридриха Визе и 21 января вместе с ней вышли из окружения.

В феврале 1943 г. де Хеппешу было присвоено звание майора. К 1 марта в его распоряжении было всего три Bf-109F-4B, которые были переданы в 5/2. V.Szd., после того как 1/1. V.Szd. получила от 4-го воздушного флота Люфтваффе восемь Bf-109F-4B.

В марте 5/2. V.Szd. была направлена в Харьков для прохождения переподготовки на Bf-109G-2. К апрелю она была полностью оснащена Bf-109G-2 и начала участвовать в боях.

Именно тогда де Хеппеш учредил для 5/1. V. Osz. эмблему — голову пумы ярко-красного цвета с оскаленной пастью, которую приказал нанести на новые истребители. После этого группу стали

называть «Пума» («Puma»), ее девизом стали слова «Пумы, вперед» («Hajra Pumak»), а сам де Хеппеш получил прозвище «Старая пума» («Oreg Puma»).

30 мая 1943 г. восемь Вф-109G-2 во главе с майором де Хеппешем прикрывали группу немецких бомбардировщиков He-111 и Ju-88, которые атаковали железнодорожную станцию Валуйки, находившуюся в тот момент в 120 км за линией фронта. Налет прошел успешно, и бомбардировщики повернули обратно. На обратном пути де Хеппеш заметил одиночный «Як», взлетавший с советского аэродрома в Купянске. Он приказал своим пилотам остаться с бомбардировщиками, а сам со своим ведомым развернулся, чтобы атаковать советский истребитель.

Когда они сблизились с ним, в воздух уже успели подняться двадцать советских самолетов. Соотношение сил было десять к одному, что делало шансы венгерских пилотов уцелеть очень маленькими. Тем не менее де Хеппеш решил вступить в бой, чтобы дать возможность бомбардировщикам уйти как можно дальше.

В ходе завязавшегося боя он сумел подбить один истребитель, который загорелся и врезался в землю. К этому времени бомбардировщики уже ушли на безопасное расстояние и де Хеппеш решил, что пора выходить из боя. Разворачиваясь на запад, он неожиданно увидел, что ему наперерез идет пара «Яков». Немного повернув «Мессершмитт», де Хеппеш сумел мгновенно поймать в прицел ведущий истребитель и дать короткую очередь. По-видимому, пилот «Яка» был сразу же убит, так как самолет потерял управление и, свалившись на крыло, едва не протаранил второй самолет, пилоту которого только резким маневром удалось избежать столкновения.

5 июля в первый день немецкого наступления в районе Курской дуги пилоты 5/2. V.Szd., действовавшие с аэродрома Варвасовка, сбивали пять советских самолетов. На следующий день майор де Хеппеш одержал свою третью победу, сбив в районе г. Волчанска, в 45 км юго-восточнее Белгорода, штурмовик Ил-2. В ходе боя на Курской дуге венгерские «Мессершмитты» сопровождали немецкие бомбардировщики, а также действовали как истребители-бомбардировщики, совершая по пять боевых вылетов в день.

В течение 3 августа пилоты 5/2. V.Szd. в боях в районе Белгорода одержали семь побед, одна из которых была на счету де Хеппеша, сбившего Як-1. При этом в ходе боя де Хеппеш израсходовал почти все горючее и, не дотянув до аэродрома, совершил вынужденную

посадку в поле. Затем ему в течение десяти часов пришлось ждать, когда Fi-156 доставит топливо, чтобы он смог перелететь на свой аэродром.

13 августа над территорией Венгрии впервые пролетели американские тяжелые бомбардировщики. Понятно, что в скором времени основной задачей венгерских истребителей должна была стать защита собственного воздушного пространства. Появилась настоятельная необходимость в хорошо подготовленных легчиках, обученных современной тактике действий. Поэтому в сентябре 1943 г. майор де Хеппеш был отозван с Восточного фронта и назначен начальником истребительной авиашколы, расположенной в г. Тапольца (Tapolca), в 42 км юго-западнее Веспрема.

1 мая 1944 г. майор де Хеппеш получил назначение на должность командира вновь сформированной 101. V.Osz. Эта группа базировалась на аэродроме Веспрем, и в ее составе было три эскадрильи, в каждой из которых — по 12 Bf-109G-6.

С 24 мая пилоты группы участвовали в боях с американскими самолетами, появлявшимися над территорией Венгрии. И 26 мая де Хеппеш сбил сразу два B-24D — в районе Ньзьячада (Nyuzacsad) и в районе местечка Мошонсольнок (Mosonszolnok), в 40 км северо-западнее Дьёра. Это были его первые победы, одержанные после возвращения с Восточного фронта.

Спустя четыре дня во время атаки очередной группы «Либерейторов» Bf-109G-6 майора де Хеппеша попал в зону обстрела верхнего башенного стрелка одного из бомбардировщиков. Очередью из 12,7-мм пулемета был пробит фюзеляж и разбит фонарь кабины, мощный поток воздуха едва не сорвал с де Хеппеша шлем и кислородную маску. Затем после посадки он нашел в кабине «Мессершмитта» несколько пуль и решил их сохранить на память, сказав при этом: *«Это была моя смерть на этой войне»*.

1 сентября 1944 г. де Хеппеш, которому было присвоено звание подполковника, возглавил вновь сформированный 101-й истребительный полк (101.V.Ez.). В составе полка на тот момент было 60 Bf-109G-6, а общая численность летного и наземного персонала составляла около тысячи человек.

В конце апреля 1945 г. остатки 101.V.Ez. во главе с подполковником де Хеппешем были сосредоточены в Австрии на аэродроме Эфердинг. Из-за нехватки запчастей и горючего истребители совершали лишь единичные вылеты.

4 мая 1945 г. группа P-51 нанесла штурмовой удар по аэродрому, уничтожив большинство самолетов полка, а оставшиеся «Мессершмитты» на следующий день были сожжены самими венграми. Через два дня персонал 101.V.Ez. во главе с подполковником де Хеппешем сдался в плен к американцам.

Всего в ходе Второй мировой войны Аладар де Хеппеш сбил 12 самолетов, но при этом все четыре победы, одержанных им на Восточном фронте в 1943 г., были отнесены к разряду вероятных.

После выхода из плена он вернулся в Венгрию, но затем после прихода к власти коммунистов эмигрировал в США.



**Командир 101. V.Osz майор Аладар де Хеппеш
после боевого вылета 28 мая 1944 г.,
когда в его Bf-109G-6 попала очередь из 12,7-мм пулемета,
выпущенная бортстрелком бомбардировщика B-24D**

Дьёрдь Дебродь (György Debrődy)



Дьёрдь Дебродь родился 1 января 1921 г. в местечке Лайошкоммаром (Lajoskomárom), в 94 км юго-западнее Будапешта.

Он с детства мечтал стать летчиком и потому в 1939 г. сразу же после окончания гимназии поступил в Королевскую военно-воздушную академию в г. Кашша. Там он познакомился и подружился с Миклошем Кеньерешем (Miklós Kenyeres), с которым затем летал в одной паре.

18 июня 1942 г. Дебродь и Кеньереш закончили академию, и им были присвоены звания лейтенантов. 20 августа они оба были направлены в 5/2. V.Szd. и затем 15 декабря 1942 г. в ее составе прибыли на Восточный фронт.

В марте 1943 г. эскадрилья была оснащена немецкими истребителями Bf-109G-2, тогда же лейтенант Дебродь был командирован в II./JG51 для изучения тактики истребителей Люфтваффе.

В начале июля 5/2. V.Szd. принимала участие в боях в районе Курской дуги. В течение 5 июля пилоты сбили пять советских самолетов. В тот день лейтенант Дебродь одержал свою первую победу, сбив Ла-5. Затем в течение первой недели августа в ходе боев в районе Белгорода он одержал еще пять побед.

Утром 25 сентября 1943 г. в бою с Як-9 его «Мессершмитт» был сбит за линией фронта в 20 км восточнее Днепра. Совершив вынужденную посадку недалеко от позиции советской зенитной батареи, Дебродь тем не менее смог избежать плена. Пройдя по ты-

лам советских войск, он на следующий день сумел переплыть Днепр и добраться до позиций немецких войск.

К концу 1943 г. в боях на Восточном фронте лейтенант Дебродь одержал уже 16 побед и стал одним из лучших венгерских летчиков-истребителей.

1 февраля 1944 г. Дебродь во главе звена Bf-109G-6 сопровождал немецкие Ju-52/3m, доставлявшие боеприпасы и продовольствие частям вермахта, находившимся в окружении в районе Корсунь-Шевченковского. Уже на обратном пути «Мессершмитт» Дебродя был атакован одиночным Як-9 и получил попадания в двигатель, который мгновенно заглох. Дебродю удалось посадить истребитель «на брюхо» на поле, находившееся прямо под ним. Быстро выбравшись из кабины начинавшего гореть «Мессершмитта», он бросился к близлежащему лесу, где ему, однако, не пришлось долго отсиживаться.

Через несколько мгновений Дебродь увидел, как Кеньереш сбил атаковавший его Як-9¹, и, выбежав на поле, начал размахивать руками, показывая, что жив. Заметив своего друга, Кеньереш мгновенно решил сесть и забрать его. Это было очень вовремя, поскольку, когда его «Мессершмитт», выпустив шасси и закрылки, заходил на посадку, вдаль в поле уже появились советские пехотинцы.

Кеньереш сумел посадить самолет в ста метрах от бежавшего к нему навстречу Дебродя. Пока самолет катился по полю, Кеньереш сбросил фонарь кабины, затем снял и выбросил свой парашют и зимнюю летнюю куртку, чтобы хоть как-то освободить место в тесной кабине. То же самое сделал и Дебродь, которому удалось буквально вдавиться в кабину, сев к Кеньерешу на колени.

После этого оказалось, что Кеньереш из-за страшной тесноты не в состоянии в одиночку управлять самолетом. В результате им пришлось делать это на пару — Дебродь нажимал на педали руля направления, а Кеньереш действовал ручкой управления. Управляя самолетом таким образом, они смогли взлететь уже под автоматным огнем советских солдат. Затем наземный персонал на аэродроме в Умани, где тогда базировалась 102/1. Оп. V. Szd., просто не мог поверить своим глазам, увидев, как из кабины «Мессершмитта» один за другим выбрались два пилота.

¹ Это была 19-я и последняя победа Кеньереша, при этом, по другим данным, это был Ла-5 из 5-го Гв.ИАП.

6 февраля в ходе очередного боевого вылета уже «Мессершмитт» лейтенанта Кеньереша был сбит советской зенитной артиллерией. Выпрыгнув на парашюте, Кеньереш затем опустился на лес. Круживший над местом его приземления Дебрёдь ничем не мог помочь своему другу, и тот попал в плен.

3 апреля 1944 г. американские бомбардировщики начали налеты на территорию Венгрии, подвергнув бомбежке авиазавод в пригороде Будапешта. И чтобы укрепить эскадрильи, задействованные в противовоздушной обороне страны, командование венгерской авиации приняло решение перевести в них нескольких опытных летчиков-истребителей с Восточного фронта.

Поэтому, когда 1 мая на аэродроме Веспрем была сформирована 101-я истребительная группа (101. V.Osz.), лейтенант Дебрёдь, который к этому моменту совершил 173 боевых вылета и одержал уже 18 побед, был отозван с Восточного фронта и включен в состав 101/3. V.Szd. капитана Йожефа Бейча (József Bejczy).

14 июня 1944 г. впервые все три эскадрильи 101. V.Osz. участвовали в боевом вылете. Венгерские Bf-109G-6 вступили в бой с P-38 из 94FS 14FG, в ходе которого сбили пять американских истребителей и еще три серьезно повредили. При этом группа потеряла только два своих «Мессершмитта», пилот одного из них — лейтенант Дьюла Кираль (Gyula Király) — погиб. В тот день лейтенант Дебрёдь в районе местечка Дудар (Dudar), в 23 км севернее Веспрема, сбил P-38J 42-104229, одержав свою 19-ю победу. Пилот «Лайтинга» первый лейтенант Луи Бенне (Lois Benne)¹ получил ранение, но успел выпрыгнуть на парашюте и был взят в плен.

Два дня спустя в районе поселка Капой (Капоу), в 40 км южнее Веспрема, Дебрёдь сбил P-39J 43-28665, пилот которого второй лейтенант Джорж Лоугмиллер (George F. Loughmiller) погиб.

2 июля 18 венгерских и около 80 немецких истребителей атаковали в районе Будапешта американские бомбардировщики. На счету пилотов 101. V.Osz. было пять B-24D, один B-17G, четыре P-51D и один P-38J, но обратно не вернулись три Bf-109G-6, и пилот одного из них погиб. В тот день лейтенант Дебрёдь в районе г. Пилишвёрёшвар (Pilisvörösvár), в 19 км северо-западнее Будапешта, сбил «Мустанг» первого лейтенанта Джоржа Стенфорда (George Stan-

¹ На его счету было 5 побед.

ford)¹ из 335FS 4FG, американский летчик выпрыгнул на парашюте и попал в плен.

7 июля над Венгрией под прикрытием 250 истребителей появились 560 бомбардировщиков 15-й воздушной армии США. Вместе с истребителями Люфтваффе их атаковали и десять Bf-109G-6 из 101. V.Osz. во главе с майором де Хеппешем. В районе Медьереша (Megyeres) Дебродь вместе с прапорщиком Андрашом Хусаром (András Huszár) сбил B-17G 42-97351 из 20BS 2BG. Всего же американцы потеряли 25 самолетов, из которых от восьми до десяти были на счету венгерских пилотов. При этом был сбит только один «Мессершмитт» из 101. V.Osz., пилоту которого удалось выпрыгнуть на парашюте.

27 июля лейтенант Дебродь в районе г. Мор (Mór), в 40 км северо-восточнее Веспрема, сбил B-24D из 455BG. Всего же в тот день 101. V.Osz. записала на свой счет четыре «Либереитора», потеряв при этом один «Мессершмитт» вместе с пилотом.

Осенью 1944 г. венгерские истребители действовали на два фронта, атакуя американские самолеты, появившиеся над Венгрией, и параллельно участвуя в боях с советскими войсками.

4 ноября советской зенитной артиллерией был сбит и пропал без вести (погиб) командир 101/3. V.Szd. капитан Йозеф Бейчь. И в тот же день Дебродь, которому 1 ноября было присвоено звание старшего лейтенанта, был назначен командиром эскадрильи вместо него.

На следующий день группа венгерских Bf-109G-6 атаковала соединение бомбардировщиков из 15-й воздушной армии США и Дебродь сбил B-24D из 451BG.

16 ноября 1944 г. «Мессершмитты» 101/3. V.Szd. в районе г. Ясберень (Jászberény), в 88 км северо-восточнее Будапешта, вступили в бой с группой Ла-5 и старший лейтенант Дебродь сбил один из них. Затем севернее г. Надьката (Nagykátá), расположенного в 46 км восточнее Будапешта, его Bf-109G-6 сошелся «лоб в лоб» с Як-9. В результате серии прямых попаданий советский истребитель взорвался в воздухе, но перед этим его пилот все же успел дать очередь по «Мессершмитту».

Дебродь получил тяжелое ранение в живот и с огромным трудом, теряя сознание от потери крови, совершил вынужденную посадку

¹ На его счету было 4 победы.

в районе г. Хатван (Hatvan), в 45 км северо-восточнее Будапешта. В госпитале, куда он был доставлен, врачи приложили немало усилий, чтобы спасти ему жизнь. Однако тогда они не рискнули удалить застрявшую около позвоночника пулю, которая осталась Дебродю в качестве «сувенира».

Дебродь сравнительно быстро поправился и весной 1945 г. вернулся в 101/I. V.Osz., которая тогда базировалась на аэродроме Эфердинг в Австрии. В мае он вместе с другими пилотами группы сдался в плен к американцам.

Всего в ходе Второй мировой войны Дебродь совершил 204 боевых вылета и сбил 20 советских и 6 американских самолетов, еще две его победы, одержанные им на Восточном фронте, были отнесены к разряду вероятных. За свои действия в воздухе старший лейтенант Дебродь был награжден Большой Офицерской Золотой Медалью за храбрость (Tiszti Arany Vitézségi Érem)¹.

Освободившись из плена, он вернулся в Венгрию. После прихода к власти коммунистов Дебродь вместе со своим другом Миклошем Кеньерешем, вернувшимся к этому времени из советского плена, эмигрировал в Испанию. Затем он сначала переехал в Канаду, а потом перебрался в США.

В 1967 г. американские врачи сделали Дебродю операцию, удалив советскую пулю, которую он носил с 16 ноября 1945 г.

В конце своей жизни Дьёрдь Дебродь жил в городе Кортленд (Cortland) в штате Нью-Йорк, где и умер 2 февраля 1982 г.

¹ В апреле 1939 г. в Венгрии для награждения рядовых и унтер-офицеров была учреждена Медаль за храбрость. Первоначально было четыре степени этой награды — Бронзовая медаль (награждены около 35 тыс. человек), Малая Серебряная медаль (награждены 8500 человек), Большая Серебряная медаль (награждены 2500 человек) и Большая Золотая медаль (награждены 39 человек). В сентябре 1942 г. в дополнение к ним специально для награждения особо отличившихся офицеров была учреждена Большая Офицерская Золотая медаль, которой затем были награждены 20 человек.

Румыния

Румынская авиация в 1941 — 43 гг.

Румыния всегда занимала одно из важнейших мест во внешне-политических планах руководства Третьего рейха. Располагая богатыми месторождениями в районе Плоешти, Румыния в тот период была крупнейшим европейским экспортером нефти и продуктов ее переработки, в то время как немецкая нефтеперерабатывающая промышленность уже не могла обеспечить всей потребности военной машины Рейха в бензине, мазуте и машинных маслах. В 1939 г. Германия импортировала 1,556 млн тонн румынской нефти и продуктов ее переработки, а после начала боевых действий в Западной Европе эта цифра возросла до 3,173 млн тонн.

В конце июня 1940 г. Советский Союз, сосредоточив свои войска на границе с Румынией, предъявил ей ультиматум: в двадцать четыре часа вернуть территорию Бессарабии, захваченную румынскими войсками в 1918 г., а также передать ему Северную Буковину, населенную украинцами. В сложившейся к этому моменту внешнеполитической ситуации румынскому правительству ничего не оставалось, как 28 июня принять условия Москвы.

В июле того же года уже Венгрия выдвинула территориальные претензии к Румынии, в результате чего между ними произошел военный пограничный конфликт. К Венгрии присоединилась и Болгария, тоже претендовавшая на возвращение своей территории, отошедшей к Румынии в результате Первой мировой войны. Германия и Италия выступили в роли посредников, предложив передать рассмотрение вопроса о территориальных претензиях к Румынии специальному Международному арбитражному суду¹, заседавшему в Вене. 30 августа суд постановил передать Венгрии южную Трансильванию, а Болгарии — часть территории в районе нагорья Добруджа.

Это привело к тому, что 5 сентября 1940 г. в Румынии произошел переворот и на следующий день король Карол II был вынужден

¹ Был создан еще в 20-х годах на основе решения Лиги Наций для разрешения международных споров. В состав суда для рассмотрения конкретного дела входили по два судьи от каждой стороны и независимый главный арбитр, избравшийся на основе определенной процедуры.

отречься от престола в пользу своего несовершеннолетнего сына Михая. Премьер-министром и фактическим диктатором Румынии стал генерал Йон Антонеску (Ion Antonescu)¹, опиравшийся внутри страны на фашистскую организацию «Железная гвардия» во главе с Хорией Симой (Horia Sima).

Антонеску занимал откровенно прогерманскую позицию, и руководству Третьего рейха уже больше не нужно было волноваться за обеспечение своей армии топливом. По соглашению с правительством Антонеску 7 октября немецкие войска вошли в Румынию, чтобы обеспечить защиту нефтепромыслов Плоешти. А 23 ноября 1940 г. Румыния присоединилась к военно-политическому пакту «Рим — Берлин — Токио».

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 (Forțele Aeronautice Regale Române, сокр. FARR) была сосредоточена в специально сформированной для участия в боевых действиях на Восточном фронте авиационной боевой группировке (Gruparea Aeriana de Luptă, сокр. GAL) под командованием генерала де эскадра (general de escadra)² Константина Кельреану (Constantin Celăreanu).

В ее состав вошли:

— 1-я бомбардировочная флотилия (Flotila 1 Bombardament), которая включала:

Gr.1 Bomb. (Esc.71 Bomb., Esc.72 Bomb.)³, оснащенную

¹ Родился 02.07.1882 г. в г. Питешти (Pitesti), в 107 км северо-западнее Бухареста. В 20-х годах он был военным атташе при румынском посольстве в Лондоне. В Англии Антонеску женился на французской еврейке, с которой затем из-за ее национальности развелся. В 1933 г. он был назначен начальником Генерального штаба румынской армии, а затем в 1937—38 гг. занимал пост министра обороны. В январе 1941 г. Антонеску было присвоено звание маршала Румынии. 08.06.1941 г. он был награжден немецким Рыцарским Крестом.

² Соответствие воинских званий FARR званиям Люфтваффе см. в приложении.

³ Grupul Bombardament, сокр. Gr. Bomb. — бомбардировочная группа а Escadrila Bombardament, сокр. Esc. Bomb. — бомбардировочная эскадрилья. Соответственно Gr.1 Bomb. означает 1-я бомбардировочная группа, а Esc.71 Bomb. — 71-я бомбардировочная эскадрилья.

- итальянскими бомбардировщиками SM.79B¹, Gr.4 Bomb. (Esc.76 Bomb., Esc.77 Bomb.), имевшую на вооружении польские бомбардировщики PZL P.37B Loś², Gr.5 Bomb. (Esc.78 Bomb., Esc.79 Bomb., Esc.80 Bomb.), вооруженную немецкими бомбардировщиками He-111H-3;
- 2-я бомбардировочная флотилия, включавшая:
- Gr.2 Bomb. (Esc.73 Bomb., Esc.74 Bomb.), оснащенную французскими самолетами Potez 633B-2, Esc.82 Bomb., вооруженную также французскими бомбардировщиками Bloch 210, Esc.18 Bomb., оснащенную румынскими IAR-37³;
- 1-я истребительная флотилия (Flotila 1 Vânătoare), имевшая в своем составе:
- Gr.5 Vîn. (Esc.51 Vîn. и Esc.52 Vîn.)⁴, вооруженную немецкими истребителями He-112B,

¹ В 1937 г. Румыния купила в Италии 24 таких бомбардировщика.

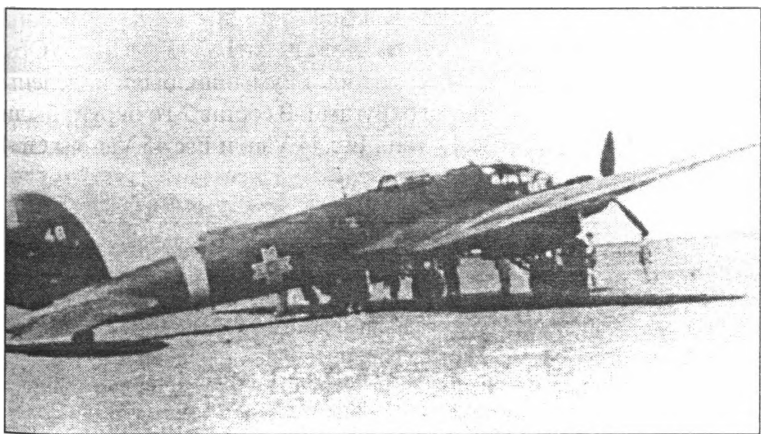
² Państwowe Zakłady Lotnicze, сокр. PZL — польское государственное авиастроительное предприятие.

³ Industria Aeronautica Romana, сокр. IAR — румынская авиастроительная фирма. В начале 1920 г. правительство Румынии приняло решение создать собственную авиапромышленность, чтобы не быть зависимым от других стран в части поставок самолетов и двигателей. В 1923 г. в Бухаресте была создана фирма Societatea pentru Exploatari Tehnice (сокр. SET), в 1925 г. в г. Брашов был построен завод IAR, а в 1932 г. в Бухаресте была образована фирма Interprinderea de Constructii Aeronautice Romanesti (сокр. ICAR). Большие правительственные субсидии, выделяемые на их создание, привели к значительным финансовым злоупотреблениям и расцвету коррупции среди чиновников. Поэтому в 1935 г. правительство Румынии национализировало завод IAR, сделав его основным поставщиком военных самолетов, в то время как фирмам SET и ICAR осталось производство гражданских самолетов. Фирма IAR S.A. Brasov существует и ныне, по-прежнему являясь главным поставщиком румынского министерства обороны. С 1968 г. она работает в кооперации с западноевропейскими фирмами «Aerospatiale», «British Aerospace» и «Turbomeca». С тех пор фирма IAR изготовила более 300 вертолетов «Puma» и «Alouette», 136 самолетов собственной конструкции, а также 830 планеров и мотопланеров.

⁴ Grupul Vânătoare, сокр. Gr. Vîn. — истребительная группа, а Escadrila Vânătoare, сокр. Esc. Vîn. — истребительная эскадрилья. Соответственно Gr.5 Vîn. означает 5-я истребительная группа, а Esc.51 Vîn. — 51-я истребительная эскадрилья.



Бомбардировщик PZL P.37 Loś из Gr.4 Bomb.



Бомбардировщик He-111H из Gr.5 Bomb.

Gr.7 Vîn. (Esc.56 Vîn., Esc.57 Vîn. и Esc.58 Vîn.), имевшую на вооружении немецкие Bf-109E-3/E-4,

Gr.8 Vîn. (Esc.41 Vîn., Esc.59 Vîn. и Esc.60 Vîn.), оснащенную румынскими истребителями IAR-80A;

— 2-я разведывательная флотилия (Flotila 2 Galati), в составе которой были Esc.11 Obs., Esc.12 Obs. и Esc.13 Obs.¹, имевшие на вооружении самолеты IAR-38, и Esc.14 Obs., оснащенная самолетами IAR-39;

— Esc.1 Obs./Bomb.², вооруженная английскими бомбардировщиками Бристоль «Бленхейм» Mk.I (Bristol «Blenheim»)³.

Всего румынская авиационная группировка, созданная для действий на Восточном фронте, располагала 253 самолетами. В оперативном отношении она была подчинена командующему 4-м воздушным флотом Люфтваффе генерал-oberсту Александру Лёру (Alexander Löhr).

Одновременно в состав 3-й и 4-й румынских полевых армий, которым предстояло участвовать в нападении на Советский Союз, были включены отдельные эскадрильи самолетов-разведчиков и легких бомбардировщиков.

3-й армии были приданы «Бленхеймы» Mk.I из Esc.4 Obs./Bomb., IAR-39 из Esc.19 Obs., Esc.20 Obs. и Esc.21 Obs., а также 115-я связная эскадрилья. 4-я армия получила Esc.3 Obs./Bomb. («Бленхейм» Mk.I), Esc.17 Obs. и Esc.22 Obs. (IAR-39) и 114-ю связную эскадрилью. 1-я бронетанковая дивизия бригадного генерала Иоана Сиона (Ioan Sion) имела самолеты-разведчики IAR-39 из Esc.15 Obs.

Силы, остававшиеся на территории Румынии, были поделены между 2-м и 3-м воздушными округами. В состав 2-го округа были включены Gr.3 Vîn. (Esc.43 Vîn., Esc.44 Vîn. и Esc.45 Vîn.) и Gr.4

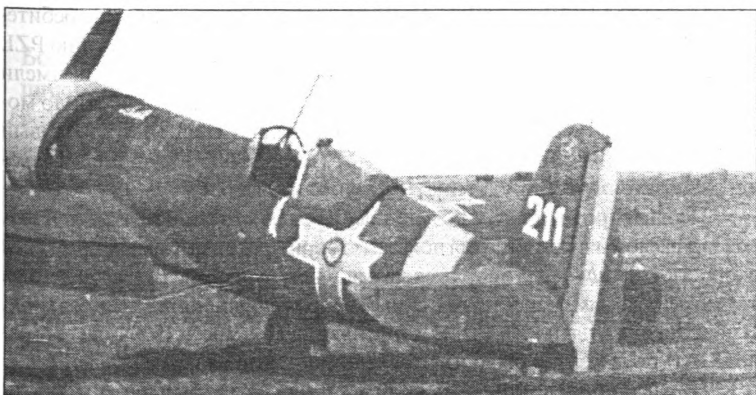
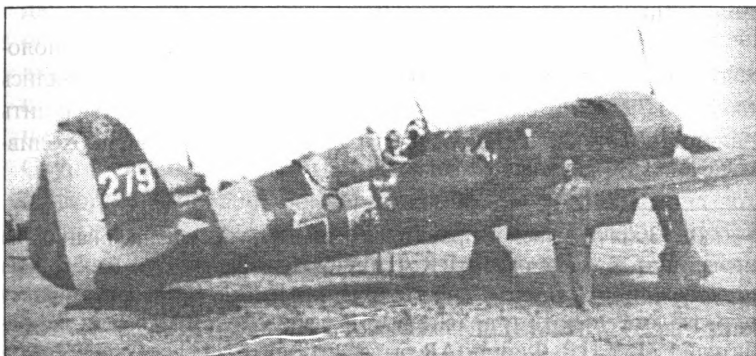
¹ Escadrila Observatie, сокр. Esc. Obs. — разведывательная эскадрилья. Таким образом, Esc.12 Obs. означает 12-я разведывательная эскадрилья.

² Escadrila Observatie/Bombardament, сокр. Esc. Obs./Bomb. — разведывательно-бомбардировочная эскадрилья. Таким образом, Esc.1 Obs./Bomb. означает 1-я разведывательно-бомбардировочная эскадрилья.

³ В конце 1939 г. — начале 1940 г. Англия и Франция, пытавшиеся дипломатическими шагами нейтрализовать попытки Третьего рейха усилить свое влияние на Балканах, поставили Румынии 40 бомбардировщиков «Бленхейм», 12 бомбардировщиков «Потез-633» и 12 истребителей «Харрикейн».



**Истребители He-112B-2 из Gr.5 Ván.,
весна 1941 г.**



Истребители IAR-80A

Vân. (Esc.46 Vân., Esc.49 Vân. и Esc.50 Vân.), оснащенные польскими истребителями PZL P.11F¹, и 112-я связная эскадрилья. А в 3-й воздушный округ вошли Gr.6 Vân. (Esc.61 Vân. и Esc.62 Vân.), вооруженная польскими самолетами PZL P.24E², и 113-я связная эскадрилья.

Кроме того, на побережье Черного моря и на аэродромах в юго-восточной Румынии были размещены еще четыре эскадрильи — Esc.16 Obs., имевшая на вооружении IAR-39, Esc.53 Vân., вооруженная английскими истребителями «Харрикейн» Mk.I, 101-я и 102-я эскадрильи, оснащенные итальянскими гидросамолетами Cant Z.501, SM.55 и SM.62B.

Всего же к 22 июня 1941 г. FARR располагала 672 самолетами. В первый день боевых действий на Восточном фронте главной ее целью стали аэродромы авиации Одесского военного округа³, расположенные в нижнем течении Дуная и в районе Кишинева.

В 02.59 22 июня с аэродрома Погоанели (Pogoaneli), расположенного в 89 км северо-восточнее Бухареста, в воздух поднялись пять SM.79B из Esc.72 Bomb., которые должны были совершить налет на советский аэродром Болград. Во время полета, проходив-

¹ В 1930 г. румынское правительство выпустило спецификацию на новый истребитель для FARR. На ее основе фирма IAR изготовила несколько прототипов, но ни один из них не был готов к серийному производству, и потому правительство решило купить польские истребители PZL P.11B. Фирма IAR была встревожена перспективой потери контракта, и потому в 1934 г. она представила прототипы истребителей IAR-15 и IAR-16, которые во многом повторяли конструкцию PZL P.11B, но, будучи оснащенными более мощными двигателями, имели большую скорость. В результате румынское правительство решило модернизировать PZL P.11B, установив на него двигатель IAR K9. Новый самолет получил обозначение PZL P.11F, и затем в 1937 — 38 гг. на заводе IAR было переоборудовано 95 таких самолетов.

² Первый прототип PZL P.24 поднялся в воздух в мае 1933 г., а в 1934 г. на Парижском авиасалоне был показан второй прототип. Самолет развивал скорость 430 км/ч и был вооружен двумя 20-мм пушками, что делало его на тот момент самым скоростным и самым вооруженным истребителем в мире. В дополнение к пяти PZL P.24E, купленным в Польше, в 1939 г. на авиазаводе IAR по лицензии было изготовлено еще 25 таких истребителей.

³ После начала войны Одесский военный округ был переименован в Южный фронт.

шего на предельно малой высоте, бомбардировщик с бортовым номером 13 в темноте задел левым крылом за высокое дерево. Пилоту удалось совершить вынужденную посадку, экипаж отделался лишь ушибами, а самолет был затем отремонтирован.

Около 03.45, когда оставшиеся четыре «Савойи» в сопровождении 16 IAR-80A из Gr.8 Vână. уже приближались к Болграду, их атаковала большая группа И-16. В ходе боя один из советских истребителей прочно «уцепился» за хвост IAR-80A адъютанта Штефана Пускаша (Ștefan Puscaș). Чтобы оторваться, Пускаш перевел самолет в крутое пикирование, выровняв его только уже на уровне верхушек деревьев. Советский же пилот не успел сделать это, и его И-16 врезался в землю.

Большинство советских истребителей повернули обратно, но два из них все же смогли прорваться к бомбардировщикам. Они обстреляли SM.79B с бортовым номером 11, в экипаж которого входили пилот адъютант Думитру Киобану (Dumitru Ciobanu), штурман сублокотенент Эуген Томеску (Eugen Tomescu), бортмеханик Василе Никифор (Vasile Nichifor), бортрадист сержант Андрей Скуташу (Andrei Scutașu) и бортстрелок сержант Георге Нистореану (Gheorghe Nistoreanu). Бомбардировщик получил попадания в топливные баки и пилотскую кабину, бортстрелок был ранен, но тем не менее ответным огнем экипаж «Савойе» смог сбить один из атаковавших И-16. Из-за того что был поврежден механизм сброса бомб, две бомбы остались в фюзеляже, но Киобану все же удалось совершить благополучную посадку на своем аэродроме.

В результате только три SM.79B смогли достигнуть аэродрома Болград, уничтожив на нем 15 самолетов. Четвертый бомбардировщик из-за проблем с двигателями отстал и потому сбросил бомбы на аэродром Болгарийка¹ в районе Измаила, после чего был немедленно атакован шестью И-16. Два сопровождавших его IAR-80, связав боем нападавших, дали возможность «Савойе» уйти на свою территорию. После посадки экипаж бомбардировщика насчитал в своем самолете 26 пробоин.

В 03.15 с аэродрома Поганели поднялись шесть SM.79B из Esc.71 Bomb., которые должны были нанести удар по аэродрому Болгарийка. Южнее Болграда их атаковали советские истребители,

¹ Румыны называли его Булгырика (Bulgărica).

но бортстрелки бомбардировщиков смогли рассеять их. Спустя четыре минуты истребители снова появились, но на этот раз уже в большем количестве. Двум из них удалось прорваться сквозь заградительный огонь и подбить две «Савойи». Однако при этом один истребитель был сбит огнем с SM.79B № 5, на котором находился командир Gr.1 Bomb. локотенент-командор Ливиу Комша (Liviu Comşa). В экипаж самолета входили пилот капитан Константин Стоенеску (Constantin Stoenescu), штурман капитан Адольф Шёбеш (Adolf Schöbesch), бортмеханик Николаэ Кристеа (Nicolae Cristea), бортрадист адъютант Ани Анишор (Ani Anişor) и бортстрелок сержант Георге Митрои (Gheorghe Mitroi).

Затем Николаэ Кристеа вспоминал:

«Я не видел первую атаку, потому что был занят тем, что погой придерживал открытую створку бомболока, которая из-за высокой скорости стремилась закрыться. После того как бомбы были сброшены, я занял свое место на третьей пулеметной точке вблизи самолета. Советский истребитель, который атаковал нас снизу слева, прошел прямо передо мной. Я дал по нему очередь приблизительно из двадцати выстрелов. Затем он попал в прицел сержанта Георге Митрои, который успел дать по нему 25 — 30 выстрелов. Сделав паузу, Митрои дернул меня за рукав, чтобы я увидел, как горящий советский истребитель падает вниз».

Намеченной цели достигли только четыре SM.79B. В результате их налета на аэродроме Болгарийка было уничтожено 16 советских самолетов, но при этом зенитной артиллерией были сбиты еще два бомбардировщика № 1 и № 17.

Приблизительно в то же время с аэродрома Цилиштеа (Ziliştea) поднялись 17 He-111H-3 из Gr.5 Bomb., целью которых был аэродром в Кишиневе. «Хейнкель» № 25 локотенента Георге Стронки (Gheorghe Stroici)¹, задержался со взлетом из-за неожиданно возникших технических проблем. Поэтому, чтобы прибыть в район цели вместе со своей группой и истребителями сопровождения, он был вынужден лететь по кратчайшему маршруту на максимальной скорости. В результате, когда в 04.25 Стронки достиг Кишинева, осталь-

¹ Командир Esc.77 Bomb. капитан Стронки погиб 26.07.1944 г., когда его Ju-88A-4 № 133 во время испытательного полета в районе аэродрома Умбрарешти (Umbraleşti) был сбит P-38. Всего в ходе Второй мировой войны он совершил 130 боевых вылетов.

ные He-111 были еще только на подходе. Когда он начал сбрасывать бомбы, его атаковал одиночный И-16. Первую атаку бортсгрелки «Хейнкеля» отбили, а когда истребитель появился снова, они, сконцентрировав свой огонь, подбили его. Вскоре показалась основная группа, и Стройки благополучно присоединился к ней.

«Хейнкели» сопровождало звено Bf-109E во главе с командиром Esc.53 Vâp. капитаном Александру Манолиу (Alexandru Manoliu). На обратном пути Манолиу заметил, что на полевом аэродроме около Яловени стоят 14 — 15 советских самолетов. Вместе с локотенентом Даном Скурту (Dan Scurtu) и адъютантом Николаэ Иолу (Nicolae Iolu) он спикировал и атаковал аэродром. С первого же захода Манолиу и Скурту подожгли по одному самолету. Поскольку зенитный огонь оказался слабым, «Мессершмитты» сделали новый заход и зажгли еще один самолет. После того как румынские войска заняли этот район, местные жители рассказали, что в результате этой атаки были уничтожены два самолета, а еще шесть получили настолько сильные повреждения, что были разобраны и увезены на грузовиках, видимо, для ремонта в заводских условиях.

В 04.30 «девятка» PZL P.37B Los из Gr.4 Bomb., взлетевшая с аэродрома Буззу (Buzău), под прикрытием «Харрикейнов» из Esc.53 Vâp. совершила налет на аэродром Болгарийка. Два крайних бомбардировщика из замыкающей «тройки» (№ 206 и № 214) были сбиты советской зенитной артиллерией, после чего лидирующий самолет № 210, который пилотировал Иоан Куллури (Ioan Kulluri), был атакован тремя И-16. Однако бортстрелок бомбардировщика сержант Лунгу (N. Lungu) быстро сбил один истребитель, и остальные два прекратили атаку. Тем временем «Харрикейны» вели бой приблизительно с двадцатью советскими истребителями, и адъютанты Константин Помут (Constantin Pomuț) и Петре Кордеску (Petre Cordesku) одержали по две победы.

Бомбардировщики Bloch 210 из Esc.82 Bomb. подвергли бомбежке аэродром Кетатеа Альбэ (Cetatea Alba), а семь Potez 633B-2 из Gr.2 Bomb. нанесли удар по аэродрому Болград. При этом были сбиты «Потезы» капитана Николаэ Балша (Nicolae Balș) и адъютанта Марина Тимотина (Marin Timotin), а еще два бомбардировщика (№ 4 и № 20) смогли дотянуть до румынской территории и совершить вынужденную посадку.

Восемь IAR-37 из Esc.18 Bomb., совершив налет на Измаил, уничтожили на земле несколько советских самолетов и потопили на

Дунае одно судно. Во время этого налета был потерян IAR-37 сержанта Иона Константинеску (Ion Constantinescu), а адъютант Константин Макри (Constantin Macri) получил ранение, но все же смог совершить вынужденную посадку.

Затем аэродром Болгарийка около Измаила, на котором базировались И-16 из 67-го ИАП 21-й САД¹, атаковали десять He-112В из Esc.51 Vână. во главе с капитаном Виргилом Трандафиреску (Virgil Trandafirescu). Замыкающая пара — сублокотенент Теодор Моску (Teodor Moscu) и его ведомый адъютант Павел Константин (Pavel Constantin) — заметила, что несколько И-16 успели взлететь, и с ходу атаковала их.

Моску потом вспоминал:

«Я спикировал на вражеские истребители. Я попал в один из них, и, перевернувшись, он упал в Дунай. Развернувшись, я оказался лицом к лицу с другим И-16. Я успел первым открыть огонь, и после того, как 20-мм снаряд попал в его двигатель, самолет просто взорвался. Я продолжил эту безумную гоночку и, поймав вскоре в прицел третью «крысу»², дал длинную очередь. Истребитель завалился набок и, оставляя за собой шлейф черного дыма, упал в Дунай».

В ходе боя He-112В сублокотенента Моску тоже получил попадания в топливный бак и начал терять топливо. Моску был вынужден выйти из боя и срочно вернуться на свой аэродром. Из трех побед ему были подтверждены две, а третья была зачислена в разряд вероятных³. Известно, что одним из советских пилотов, сбитых Моску 22 июня, был лейтенант Грилюк из 67-го ИАП, который успел выпрыгнуть на парашюте из горящего И-16.

В течение 22 июня 1941 г. по докладом пилотов румынских бомбардировщиков только на земле было уничтожено около ста советских самолетов, однако затем на основе аэрофотоснимков, сде-

¹ ИАП — истребительный авиационный полк, САД — смешанная авиационная дивизия. В состав 21-й САД, кроме 67-го ИАП, также входили 69-й ИАП, 299-й ШАП (штурмовой авиаполк) и 5-й СБАП (скоростной бомбардировочный авиаполк).

² Румынские летчики по примеру пилотов Люфтваффе называли советские истребители И-16 «Şobolan», что в переводе с румынского языка означало «крыса».

³ Затем Моску летал в составе Gr.5 Vână. Всего на его счету было четыре победы.



He-112B-2 из Gr.5 Vän., лето 1941 г.



Субколонтенант Теодор Моску около своего He-112B-2, поврежденного в бою с И-16 в районе Измаила 22 июня 1941 г.

ланных самолетами-разведчиками, было подтверждено уничтожение лишь 37 из них. В воздушных боях румынские истребители одержали 10 подтвержденных побед и несколько вероятных. При этом не было потеряно ни одного истребителя, лишь четыре самолета получили повреждения, но были затем отремонтированы.

С самого раннего утра 22 июня была активна и румынская разведывательная авиация. Уже в 03.50 в воздух поднялись четыре «Бленхейма» Esc.1 Obs./Bomb., из которых затем вернулись обратно только два. «Бленхейм» с бортовым номером 36, который пилотировал командир эскадрильи локотенент-командор Корнелиу Бытэкуи (Corneliu Bătăcu), был атакован шестью И-16. На самолете загорелся один из двигателей, и Бытэкуи попытался совершить вынужденную посадку на пшеничное поле около Ваисала (Vaisal). При этом бомбы, подвешенные на «Бленхейме», взорвались, уничтожив самолет и весь его экипаж. Также не вернулся «Бленхейм» с бортовым номером 37 адъютанта Женикэ Борану (Jenică Boran).

Esc.3 Obs./Bomb. тоже потеряла два «Бленхейма». Самолет с бортовым номером 38, который пилотировал локотенент Ион Попеску (Ion Popescu), был сбит зенитной артиллерией. А самолет с бортовым номером 21 взорвался уже во время посадки, когда одна из несброшенных бомб неожиданно сорвалась с подвески. В результате бортстрелок «Бленхейма» погиб, а пилот и штурман получили тяжелые ранения.

Около 10.00 «Бленхеймы» из Esc.1 Obs./Bomb. обнаружили в районе Вулканешти советские танки и автоколонны. Несмотря на то что два истребителя пытались помешать им, разведчики сфотографировали обнаруженные цели и благополучно вернулись обратно.

«Бленхеймы» из Esc.4 Obs./Bomb. в течение 22 июня совершили восемь вылетов. Они фотографировали железнодорожные станции на линии Тернополь — Слободка, аэродромы в городах Тернополь, Станислав¹, Хотин и Балти, а также бомбили аэродром Унгены и обнаруженные колонны советских войск.

В 03.40 22 июня границу с Бессарабией пересекли самолеты IAR-39 из Esc.19 Obs., взлетевшие с полевого аэродрома в районе г. Ботошани (Botoșani). Среди них был и самолет с бортовым номером 6, в экипаж которого входили пилот локотенент Георге

¹ В 1962 г. был переименован в Ивано-Франковск.

Попеску-Киокэнел (Gheorghe Popescu-Ciocănel), штурман локо-тенент Драгомиреску (С. Dragomirescu) и бортстрелок сержант Георге Григориу (Gheorghe Grigoriu). Спустя три часа они вернулись, доставив важную разведывательную информацию. Вечером того же дня ими в районе Хотина была уничтожена тяжелая артиллерийская батарея.

В 03.30 в воздух поднялись и три IAR-39 из Esc.20 Obs. После того как они пересекли Прут, их сразу же обстреляла советская зенитная артиллерия. Затем самолет, экипаж которого состоял из пилота адъютанта Думитру Эпуре (Dumitru Epure), штурмана локо-тенента Георге Фурникэ (Gheorghe Furnică) и бортстрелка сержанта Иоана Лазэра (Ioan Lazăr), был перехвачен тремя советскими истребителями. Маневрируя на предельно малой высоте, Эпуре сумел оторваться от них, и его IAR-39 получил только две пулевых пробоины. Всего самолеты Esc.20 Obs. совершили в течение 22 июня восемь боевых вылетов.

IAR-39 из Esc.21 Obs. выполнили семь вылетов, но при этом только три из них были разведывательными. Во время остальных самолеты бомбили обнаруженные колонны советских войск. При этом два самолета были повреждены зенитным огнем и советскими истребителями, но все же смогли дотянуть до своего аэродрома. IAR-39 с бортовым номером 84 из Esc.22 Obs. вернулся с пятнадцатью пробоинами и тремя ранеными членами экипажа.

23 июня 12 He-112В-2 из Gr.5 Vân. во время рейда на аэродром Болград были перехвачены семью И-153 из 249-го ИАП во главе с капитаном П. К. Козаченко. В ходе боя был сбит «Хейнкель» адъютанта Ангела Кодрута (Anghel Codrut), который был на счету Козаченко¹, одержавшего свою первую победу в ходе Великой Отечественной войны. Выпрыгнув на парашюте, Кодрут попал в плен.

¹ Родился 14.06.1914 г. и в 1936 г. закончил Одесскую военную авиашколу. Осенью 1939 г. в ходе боев на Халхин-Голе Козаченко одержал 11 побед, а затем в 1940 г. во время войны с Финляндией — еще четыре. 01.05.1943 г. ему было присвоено звание Героя Советского Союза. К этому моменту Козаченко в ходе Великой Отечественной войны совершил 155 боевых вылетов и одержал восемь побед. Погиб 18.03.1945 г., когда в ходе боя его истребитель протаранил немецкий самолет. Всего на счету Козаченко было 23 личных и 2 групповых победы.

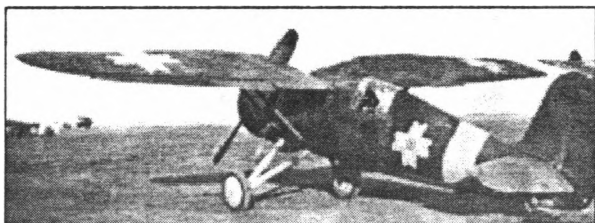
В тот же день 24 СБ из 40-го СБАП и 49 ДБ-3Ф из 2-го МТАП, входившие в состав 63-й БАБ ¹ ВВС Черноморского флота, совершили первый налет на румынский порт Констанца. Хотя бомбардировщики и сбросили на порт в общей сложности 53,3 т бомб, причиненный ущерб был незначительным. В то же время 16 самолетов были сбиты истребителями, а также огнем зенитной артиллерии. В атаках бомбардировщиков вместе с немецкими «Мессершмиттами» принимали участие и «Харрикейны» из Esc.53 Vână. Самого большого успеха в тот день добился локотенент Хориа Агарики (Horia Agarici), сбивший сразу три ДБ-3 ².

24 июня самолеты GAL продолжали активно действовать, нанося удары по советским позициям и аэродромам. В тот день в Gr.5 Vână. вышли из строя два He-112B-2, столкнувшиеся во время рулежки. При этом один из них принадлежал командиру группы локотенент-командору Георге Микулеску (Gheoghe Miculescu). Пилоты отделались лишь легкими ранениями, в то время как оба «Хейнкеля» пришлось списать.

26 июня 1941 г. три PZL P.37B Loş из Gr.4 Bomb. под видом советских бомбардировщиков, совершили налет на венгерский город Кашша. На город было сброшено 29 100-кг бомб, в результате чего погибли 32 и были ранены 280 человек. Затем среди руин зданий были обнаружены две неразорвавшиеся бомбы с обозначениями на русском языке, и венгерские власти получили необходимые «доказательства», что г. Кашша бомбили советские самолеты. Провокация удалась — Венгрия вступила в войну, и уже на следующий день ее авиация нанесла удар по советской территории.

¹ МТАП — минно-торпедный авиационный полк, БАБ — бомбардировочная авиационная бригада. Кроме двух указанных полков, в состав 63-й БАБ еще входил и 63-й СБАП, вооруженный самолетами СБ.

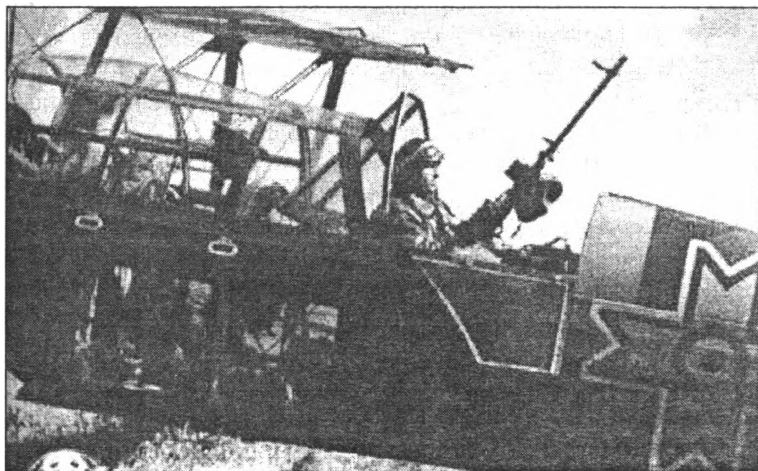
² Пропаганда сделала из Агарики национального героя, и на румынском радио затем несколько месяцев крутили песенку о его успехе. Видимо, благодаря этому он настолько хорошо «запомнился» румынским коммунистам, что сразу после их прихода к власти Агарики, который в ходе войны сбил всего 4 самолета, был арестован и приговорен к тюремному заключению. Последний налет советских бомбардировщиков на Констанцу состоялся 15.10.1941 г. Всего с 23.06 по 15.10.1941 г. в ходе отражения налетов на Констанцу, Плоешти и Яссы только истребители Люфтваффе сббили 55 бомбардировщиков СБ и ДБ-3.



Истребитель PZL P.24E из Gr.6 Văn.



Истребитель «Харрикейн» из Esc.53 Văn.



**Экипаж легкого бомбардировщика IAR-37
из состава Esc.18 Bomb.**

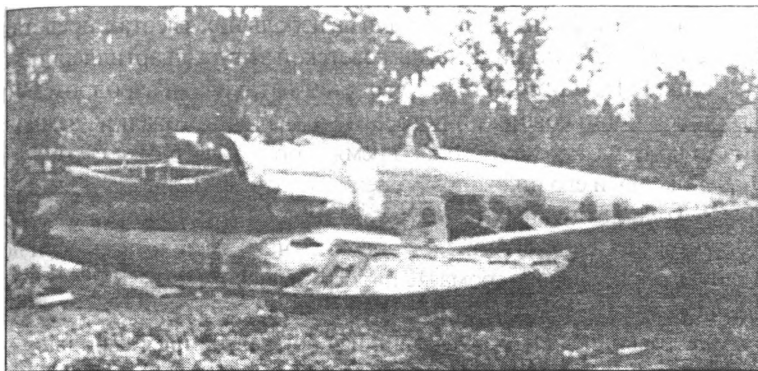
27 июня первые победы одержали пилоты Gr.8 Vânăi, доконтент-командора Георге Бордеану (Gheorghe Bordeanu), сбившие в течение дня четыре И-16. В тот же день группа понесла и первую потерю, когда на аэродром Рымнику-Сэрат (Râmnicu Sărat) не вернулся IAR-80 сублокотенента Гастона Дана (Gaston Dan).

28 июня He-112B-2 из Gr.5 Vânăi, действовавшие в качестве истребителей-бомбардировщиков, атаковали Измаил. Советской зенитной артиллерии удалось сбить самолет сублокотенента Константина Смеу (Constantin Smeu): получив прямое попадание, самолет прямо в воздухе развалился на куски. Затем И-16, взлетевшими с аэродрома Болгарийка, был подбит еще один «Хейнкель». Его пилот сублокотенент Константин Станку (Constantin Stanku) смог дотянуть до своей территории и совершить вынужденную посадку «на брюхо».

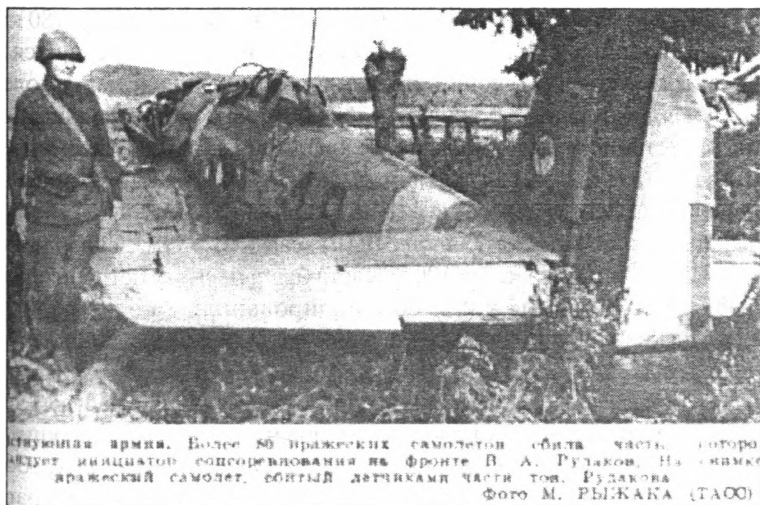
В течение первых дней фронт на советско-румынской границе оставался относительно спокойным, и только после вступления в войну Венгрии там начались активные боевые действия. 2 июля 1941 г. 3-я румынская армия начала наступление на Черновицы, немецкая 11-я полевая армия нанесла удар в направлении на Могилев-Подольский, а расположенная на южном фланге 4-я румынская армия имела своей целью взятие Одессы.

В тот же день, когда Gr.5 Vânăi в очередной раз атаковала аэродром Болгарийка, советской зенитной артиллерией были сбиты два He-112B-2. Горящий «Хейнкель» адъютанта Иона Игеску (Ion Igesku) упал прямо на летное поле аэродрома, а самолет адъютанта Алдеа Черчеца (Aldea Cherchez) совершил вынужденную посадку в районе молдавского поселка Вулканешты. Чернец попытался скрыться, но был застрелен советскими солдатами. Фотография его «Хейнкеля» затем 13 августа была напечатана в газете «Правда». Под фотоснимком стояла подпись: *«Действующая армия. Более 80 вражеских самолетов сбила часть, которой командует инициатор соцсоревнования на фронте В. А. Рудаков. На снимке — вражеский самолет, сбитый летчиками части тов. Рудакова».*

В течение 3 июля румынские пилоты уничтожили 48 советских самолетов, восемь из них сбив в воздушных боях. Адъютант Стефан Пускаш и адъютант Николае Ткаки (Nikolae Tcaci) из Gr.8 Vânăi сбили три бомбардировщика СБ, пытавшихся нанести удар по аэродрому Рымнику-Сэрат. В то же время GAL потеряла одиннадцать самолетов, в т.ч. четыре «Бленхейма». Большие потери в разведывательно-бомбардировочных эскадрильях были вызваны прежде



**He-112B-2 адъютанта Алдея Черчеца (Aldea Cherchez),
совершивший вынужденную посадку
в районе поселка Вулканешти, Молдавия, 2 июля 1941 г.**



**Фотография He-112B-2 адъютанта Алдея Черчеца,
опубликованная 13 августа 1941 г. в газете «Правда»**

всего тем, что «Бленхеймь» летали на небольших высотах, представляя собой удобную мишень для советской зенитной артиллерии.

5 июля He-112B-2 из Gr.5 Vâp. опять атаковали аэродром Болгарийка. Один советский истребитель был уничтожен на земле, а один сбит на взлете. В то же время в бою с И-16 был сбит один «Хейнкель» и его пилот локотенент Рунескану (Runeskanu) погиб.

В ходе воздушных боев 9 — 10 июля были подбиты еще два истребителя из Gr.5 Vap., но в обоих случаях их пилоты смогли дотянуть до своего аэродрома. 12 июля румынские He-112B-2 штурмовали позиции советской артиллерии на восточном берегу Прута, когда появились И-16. Завязавшийся бой завершился «вничью» — локотенегт Ион Захария (Ion Zaharia) смог сбить один советский истребитель, а советские летчики, в свою очередь, сбили «Хейнкель» локотенента Иона Ласку (Ion Lascu). Получив прямое попадание в топливный бак, самолет взорвался в воздухе, и Ласку, для которого это был первый и последний боевой вылет, погиб ¹.

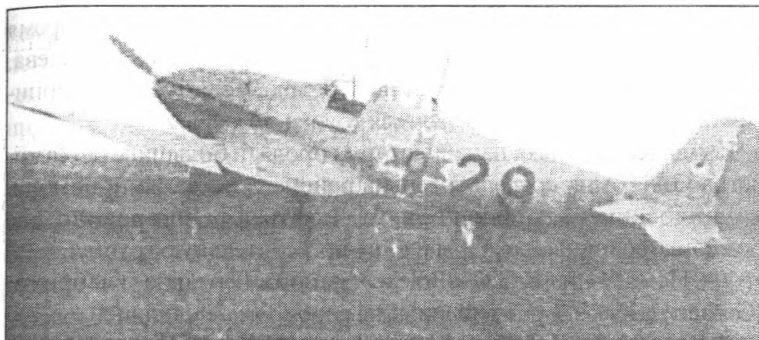
В течение 12 июля пилоты Gr.8 Vâp. сбили пять И-16, при этом один из них в результате тарана, который совершил сублокотенегт Василе Клару (Vasile Klaru). Посмертно Клару, первым из пилотов Gr.8 Vâp., был награжден орденом «Михая Храброго» 3-го класса.

24 июля Gr.5 Vâp. перебазировалась на аэродром Комрат, в 80 км южнее Кишинева. К этому моменту из 28 He-112B-2, имевшихся в составе группы на 22 июня, осталась ровно половина. Семь самолетов были потеряны в боях, два были списаны после столкновения на земле и еще пять, получив повреждения, находились на ремонте. В результате Esc.52 Vâp. пришлось расформировать, а оставшиеся «Хейнкели» были переданы в Esc.51 Vâp.

Всего с 22 июня по 28 июля 1941 г. самолеты GAL совершили 2263 боевых вылета, в т.ч. 1004 вылета были на счету истребителей и 813 вылетов выполнили бомбардировщики. За этот период румынские пилоты записали на свой счет 71 подтвержденную и 44 вероятных победы.

Вернув себе Бессарабию и оккупировав остальную часть Молдавии, румынское руководство предполагало на этом завершить свое участие в боях на Восточном фронте. Однако Гитлер потребовал, чтобы 4-я румынская армия продолжала наступление в направ-

¹ До этого Ион Ласку работал летчиком-испытателем на заводе фирмы IAR в Брашове и пошел на фронт в качестве добровольца.



**He-112B-2 из Gr.5 Vâp.,
Восточный фронт, лето 1941 г.**



**Пилоты и механики помогают выбраться из кабины He-112B-2
сержанту Георге Диму (Gheorghe Dimu),
получившему ранение в ходе боевого вылета 9 июля 1941 г.**

лении на Одессу. В начале августа она вышла к Одессе, в то время как 11-я немецкая армия продвигалась в направлении Николаева. 13 августа Одесса была полностью отрезана, и снабжение ее гарнизона теперь могло осуществляться только по морю.

Румынские войска начали штурм города, и большинство самолетов GAL были сосредоточены в районе Одессы. Им в помощь командование 4-го авиакорпуса Люфтваффе направило две бомбардировочные эскадры и одну истребительную группу:

— He-111H из KG27 «Bölcke» майора Герхарда Ульбрихта (Gerhard Ulbricht), размещенные на аэродроме Фокшани;

— Ju-88A из KG51 «Edelweiss» майора Ханса Бруно Шульц-Хейна (Hans Bruno Schulz-Heyn), действовавшие с аэродромов Ци-лиштеа и Балти;

— Bf-109F из II/JG77 гауптмана Антона Мадера (Anton Mader), базировавшиеся на аэродроме Цебриково, в 88 км северо-восточнее Одессы.

Советская же авиация располагала в Одессе лишь И-16 из 69-го ИАП 21-й САД под командованием майора Л. Л. Шестакова и тремя отдельными эскадрильями ВВС Черноморского флота, две из которых были оснащены гидросамолетами МБР-2, а третья имела на вооружении бомбардировщики СБ. В районе Одессы также действовали самолеты из 62-й ИАБ¹ и 63-й БАБ ВВС Черноморского флота, базировавшиеся в Крыму. Через несколько дней в Одессу были дополнительно направлены шесть Ил-2 из 46-й ОШАЭ, три Як-1 из 32-го ИАП 62-й ИАБ и четыре И-15бис из 94-й ОАИЭ².

Пилоты II/JG77 быстро завоевали господство в воздухе над Одессой, одержав 54 победы. Они надежно прикрыли бомбардировщики, атаковавшие позиции советских войск, и суда, шедшие из Севастополя в Одессу и обратно. Так, KG27 потеряла в течение августа только четыре He-111.

Румынские истребители сопровождали бомбардировщики, летали на «свободную охоту», а также действовали как истребители-бомбардировщики. 14 августа восемь IAR-80 из Gr.8 Vână. нанесли штурмовой удар по базе советских гидросамолетов в Хаджидейс-

¹ ИАБ — истребительная авиационная бригада. В состав 62-й ИАБ входили 7-й ИАП, 8-й ИАП, 32-й ИАП и 119-й МРАП.

² ОШАЭ — отдельная штурмовая авиационная эскадрилья, ОАИЭ — отдельная истребительная авиационная эскадрилья.

ком лимане, в нескольких километрах севернее Одессы. Налет стал полной неожиданностью для советской зенитной артиллерии и из семи самолетов, находившихся в тот момент на базе, румынским пилотам удалось уничтожить три и еще три повредить.

23 августа десять IAR-80 из Gr.8 Vâp. в ходе третьего боевого вылета перехватили «пятерку» ДБ-3, летевшую под прикрытием 12 И-16. Бомбардировщики немедленно сбросили бомбы и повернули обратно. Вступив в бой с истребителями, румынские пилоты сбили четыре И-16. Одновременно адъютант Думитру Илие (Dumitru Ilie), догнав ДБ-3, сбил один из них. В тот же день в ходе четвертого боевого вылета пилоты Gr.8 Vâp. записали на свой счет еще два И-16.

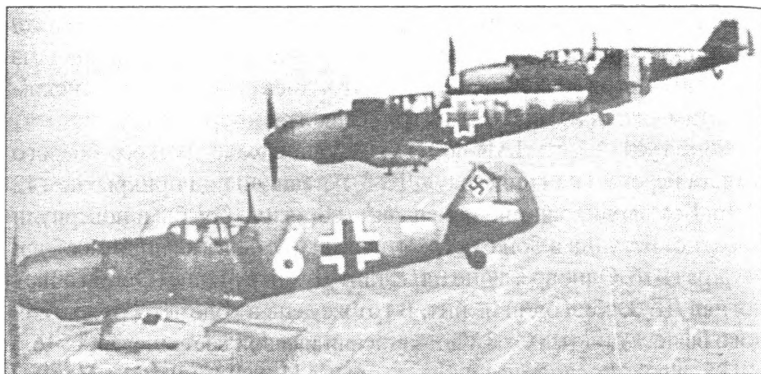
25 августа отличился сублокалтенент Ион Вошика (Ion Vonica) из Gr.8 Vâp. В течение дня он сбил четыре И-16 и, кроме того, во время налета на базу советских гидросамолетов в Куяльницком лимане, уничтожил один самолет.

28 августа «Мессершмитты» II./JG77 покинули Николаев, откуда действовали с 19 августа, и перелетели на расположенный в 109 км восточнее аэродром Берислав. Перебазирование II./JG77 сказалось на ходе боев над Одессой. Румынские пилоты остались «один на один» с советскими истребителями, которые сразу же предприняли отчаянную попытку переломить ситуацию в свою пользу. Последовала серия ожесточенных боев, в которых обе стороны понесли серьезные потери. Так, в составе GAL к 2 сентября остался 91 пригодный для полетов самолет.

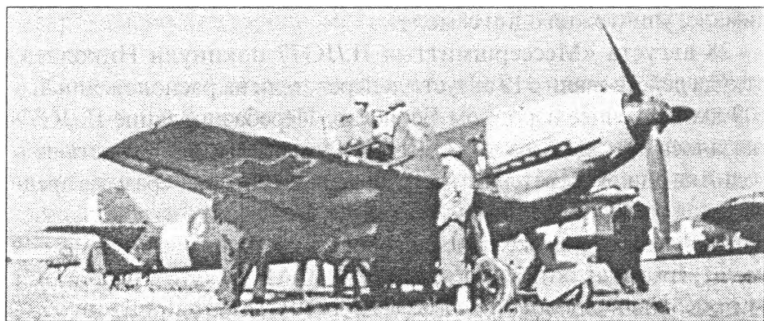
28 августа над Одессой был сбит и погиб лейтенант В. Т. Топольский из 69-го ИАП, имевший на своем счету четыре личных и четыре групповых победы. В тот же день погиб и младший лейтенант Иван Берешвили из 8-го ИАП ВВС Черноморского флота, протаранивший на малой высоте румынский PZL P.11B. На следующий день «Мессершмитты» из Gr.7 Vâp. сбили еще один И-16 из 69-го ИАП. Его пилот старший политрук ¹ С. А. Куница успел выпрыгнуть на парашоте, но затем был убит выстрелами с земли.

Утром 7 сентября восемь IAR-80 из Gr.8 Vâp. штурмовали советский аэродром Сухой Лиман, но смогли уничтожить лишь один бомбардировщик СБ, находившийся на ремонте. Днем звено истребителей Gr.8 Vâp. сопровождало «шестерку» SM-79B из Gr.1 Bomb., когда над Одессой их атаковали десять И-16. Затем румынские пило-

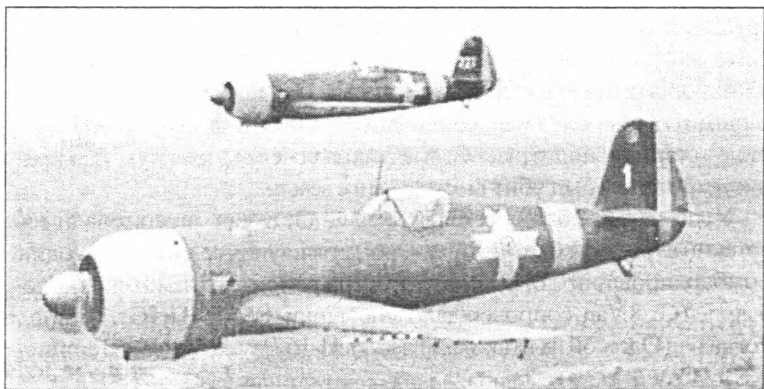
¹ Соответствовало званию капитана.



Пара Bf-109E из Gr.7 Vâp. вместе с Bf-109E из I.(Jagd)/LG2,
лето 1941 г.



Bf-109E из Gr.7 Vâp., лето 1941 г.



Истребители IAR-80A

ты заявили, что сбили два советских истребителя, но обе эти победы не были подтверждены. Два звена IAR-80 из Gr.8 Vâp. в ходе вылета на «свободную охоту» вступили в бой с 15 И-16. Из девяти побед, заявленных пилотами группы, было подтверждено только шесть. По два И-16 было записано на счет адъютанта Иона Радулеску (Ioan Radulescu) и адъютанта Теодора Забавы (Teodor Zâbâva). Во второй половине того же дня четыре IAR-80 из Gr.8 Vâp., прикрывавшие пять бомбардировщиков Potez 633B-2 из Gr.2 Bomb., в ходе боя с 11 И-16 сбили три советских истребителя.

И все же несмотря на это, румынские пилоты оказались неспособными сохранить господство в воздухе, достигнутое II./JG77. В начале сентября советские истребители постепенно взяли под свой контроль воздушное пространство над Одессой, что существенно затруднило действия 4-й румынской армии, осаждавшей город.

В боях в районе Одессы летчики 69-го ИАП сбили около двадцати румынских самолетов. Одним из самых результативных среди них стал капитан М. Е. Асташкин, одержавший четыре личных и шесть побед в группе. 14 сентября его И-16 был сбит в бою с двумя Bf-109E из Gr.7 Vâp. Асташкин не стал выпрыгивать на парашоте, а направил горящий самолет прямо в скопление румынских войск¹.

В ночь с 21 на 22 сентября 1941 г. юго-западнее Одессы в районе Григорьевки в тылу румынских войск с кораблей Черноморского флота был высажен морской десант, целью которого было уничтожение немецких дальнобойных орудий, обстреливавших Одессу. В течение трех дней истребители 69-го ИАП и ВВС Черноморского флота, прикрывавшие десант, сбили двенадцать румынских и немецких самолетов², чем немало способствовали тому, что эта операция стала одной из самых успешных десантных операций советского военно-морского флота в ходе войны.

¹ 04.10.1941 г. его подвиг повторил еще один пилот из 69-го ИАП — лейтенант А. А. Маланов.

² Всего с 22.06 по 14.10.1941 г., когда 69-й ИАП был отозван с фронта для перевооружения на ЛаГГ-3, его пилоты сбили 94 самолета и три грузовых планера. На этот момент такого числа побед не имел ни один другой советский истребительный полк. 10.02.1942 г. сразу 11 пилотов 69-го ИАП — М. Е. Асташкин (посмертно), А. А. Елохин, И. Г. Королев, С. А. Куница (посмертно), А. А. Маланов (посмертно), Ю. Б. Рыкачев, В. А. Серогодский, В. Т. Топольский (посмертно), А. Т. Череватых, Л. Л. Шестаков и А. П. Шилев — были удостоены звания Героя Советского Союза.

Тем временем 11-я немецкая армия генерала Эриха фон Манштейна (Erich von Manstein)¹ все больше усиливала давление на Перекопском перешейке. Поэтому в первых числах октября советское командование решило оставить Одессу, чтобы использовать ее гарнизон для обороны Крыма. В течение двух недель на кораблях Черноморского флота в Севастополь было переправлено около 350 тыс. человек, включая военнослужащих и гражданских лиц, а также около 200 тыс. тонн различного снаряжения и материалов.

¹ Родился 24.11.1887 г. в Берлине. Он был сыном генерала Фридриха фон Левински (Friedrich von Lewinski), но после ранней смерти родителей его усыновил богатый землевладелец и промышленник Георг фон Манштейн. 06.03.1906 г. фенрих Эрих фон Манштейн поступил в 3-й гренадерский полк. 27.01.1907 г. он получил звание лейтенанта, и с 01.07.1911 г. служил батальонным адъютантом. 02.08.1914 г. обер-лейтенант фон Манштейн стал адъютантом 2-го гвардейского пехотного полка. 24.07.1915 г. ему было присвоено звание гауптмана. В 1915 — 16 гг. он служил в штабах 12-й, 11-й и 1-й армий, а в 1917 — 18 гг. был начальником оперативного отдела в штабах 4-й кавалерийской и 213-й пехотной дивизий. В ходе Первой мировой войны фон Манштейн был награжден Железными Крестами 1-го и 2-го классов. После окончания войны он продолжал служить в рейхсвере. 01.02.1927 г. фон Манштейн получил звание майора, 01.04.1931 г. — оберст-лейтенанта, а 01.12.1933 г. — оберста. С 01.10.1932 г. он командовал батальоном в 4-м пехотном полку, а 01.02.1934 г. стал начальником штаба 3-го военного округа. В 1935 — 38 гг. фон Манштейн был начальником оперативного управления Генерального штаба сухопутных войск. 01.10.1936 г. он получил звание генерал-майора и занял должность оберквартирмейстера. 04.02.1938 г. фон Манштейн возглавил 18-ю пехотную дивизию, и 01.04.1938 г. ему было присвоено звание генерал-лейтенанта. 01.02.1940 г. он стал командиром 35-го армейского корпуса. 01.06.1940 г. фон Манштейн получил звание генерала пехоты, а 19.07.1940 г. был награжден Рыцарским Крестом. 15.09.1941 г. он был назначен командующим 11-й армией. 07.03.1942 г. ему было присвоено звание генерал-оберста, а 01.07.1942 г. — генерал-фельдмаршала. С 22.11.1942 г. по февраль 1943 г. фон Манштейн командовал группой армий «Дон», а затем до 31.03.1944 г. — созданной на ее основе группой армий «Юг». 14.03.1943 г. он получил Дубовые Листья (№.209), а 30.03.1944 г. — Мечи к Рыцарскому Кресту (№.59). После окончания Второй мировой войны английский военный трибунал приговорил его к 18 годам тюрьмы. Позднее срок был сокращен до 12 лет, и 06.05.1953 г. фон Манштейн был освобожден. Он написал две книги воспоминаний — «Утраченные победы» (1955) и «Из солдатской жизни. 1887 — 1939» (1958). Умер Эрих фон Манштейн 10 июня 1973 г.

В течение 30 сентября пилоты Gr.8 Vâp. записали на свой счет четыре И-16. 6 октября группа получила шесть первых истребителей-бомбардировщиков IAR-81¹. 15 октября «пятерка» этих самолетов во главе с командиром группы лейтенант-командиром Георге Бордеану безуспешно атаковала корабли в порту Одессы. На следующий день IAR-81 под командованием Бордеану снова появились над портом и на этот раз добились попаданий в два судна.

14 октября 1941 г. румынские части полностью заняли Одессу. В ходе 64-дневного сражения за Одессу потери Красной Армии и Черноморского флота составили убитыми и пропавшими без вести 16578 человек и ранеными 24690 человек, в то время как 4-я румынская армия потеряла убитыми и ранеными около ста тысяч человек.

С 29 августа по 16 октября 1941 г. самолеты GAL совершили 5594 боевых вылета, в т.ч. 3735 — истребители и 1179 — бомбардировщики, при этом румынские пилоты заявили о 151-й победе. Последний воздушный бой в районе Одессы состоялся 18 октября, когда Bf-109E из Gr.7 Vâp. сбили два гидросамолета МБР-2, выполнявших разведывательный полет.

После взятия Одессы румынские эскадрильи одна за другой были отозваны в Румынию, и к декабрю 1941 г. на Восточном фронте остались лишь 19-я, 21-я и 111-я связные эскадрильи. Всего в ходе кампании 1941 г. самолеты FARR совершили 17386 боевых вылетов, из них 7857 — самолеты GAL. Румынские пилоты заявили, что в ходе 217 воздушных боев они сбили 332 советских самолета (в т.ч. 257 — пилоты GAL) и еще 150 уничтожили на земле. Самой результативной стала Gr.8 Vâp., на счету которой было 75 подтвержденных и пять вероятных побед, и десять самолетов, уничтоженных на земле. Лучшим пилотом в ее составе стал адъютант Теодор Забава, сбивший шесть самолетов.

Кроме того, еще на 115 самолетов претендовала румынская зенитная артиллерия. В результате общее число уничтоженных советских самолетов возрастало до 597, что было явным преувеличением, поскольку реальная обстановка в воздухе и боевые потери советской авиации не подтверждали это. Видимо, это поняло и командование румынской авиации, которое вскоре подготовило новые подробные и очень строгие правила подтверждения воздушных побед.

¹ Представляли собой дальнейшее развитие IAR-80. Могли нести одну 225-кг под фюзеляжем или по одной 50-кг бомбе под каждой плоскостью.



**Пилоты Esc.42 Vân., входившей в состав Gr.8 Vân.,
Восточный фронт, лето 1941 г.**



**Пилот истребителя-бомбардировщика IAR-81A,
под фюзеляжем которого техники подвешивают 225-кг бомбу**

В боях GAL потеряла 40 самолетов, погибли 83 пилота и члена экипажа, еще 26 человек пропали без вести. Общие же людские потери румынской авиации в ходе кампании 1941 г., с учетом погибших в авиакатастрофах, составили 136 человек.

Командование FARR решило использовать возникшую паузу для реорганизации своих сил:

— Gr.3 Vîn. (Esc.43 Vîn., Esc.44 Vîn., Esc.50 Vîn.), Gr.8 Vîn. (Esc.41 Vîn., Esc.42 Vîn., Esc.60 Vîn.), Gr.9 Vîn. (Esc.47 Vîn., Esc.48 Vîn., Esc.52 Vîn.) и Esc.53 Vîn. были перевооружены IAR-80A;

— Gr.6 Vîn. (Esc.61 Vîn., Esc.62 Vîn.) была оснащена истребителями-бомбардировщиками IAR-81 и получила обозначение Gr.6 Vopi.

После этого устаревшие истребители PZL P.11F и P.24E остались только в составе Esc.73 Vîn. и Esc.76 Vîn., а оставшиеся «Харрикейны» были переданы в учебные эскадрильи.

В качестве учебных самолетов предполагалось использовать и старые SM.79B. из Gr.1 Bomb. (Esc.71 Bomb., Esc.72 Bomb.), которая получила новые JRS-79B и JIS-79B¹. Четыре бомбардировочных эскадрильи — Esc.81 Bomb., Esc.82 Bomb., Esc.83 Bomb. и Esc.84 Bomb. — были оснащены самолетами IAR-37.

Тем не менее самолетов не хватало, и 14 января 1942 г. государственный секретарь авиации генерал Георге Жиенеску (Gheorghe Jienescu)² направил военно-воздушному атташе при посольстве Германии в Бухаресте генерал-майору Альфреду Герстенбергу (Alfred Gerstenberg), одновременно возглавлявшему миссию Люфтваффе в Румынии, письмо. В нем он писал, что по состоянию на 16 октября 1941 г. боевая мощь FARR составляет всего 20% от первоначальной. Сильно сгустив краски, Жиенеску хотел побудить командование Люфтваффе к более масштабным поставкам новых самолетов.

13 февраля в Каринхалле состоялась встреча рейхсмаршала Геринга с маршалом Антонеску, который сообщил, что в дополнение к тому, о чем ранее просил Жиенеску, FARR необходимы еще

¹ Представляли собой SM.79B, на которых были установлены немецкие двигатели Jumo 211D. В 1941 — 44 гг. в Румынии по лицензии были собраны 67 JRS-79B (J — Jumo, R — Romania, S — Savoia), а на восьми самолетах двигатели были установлены непосредственно в Италии, и потому они получили обозначение JIS-79B (J — Jumo, R — Italia, S — Savoia).

² В 1947 г. после того, как в Румынии к власти пришли коммунисты, он был арестован и затем 17 лет провел в тюрьме. Умер 03.04.1971 г.

две эскадрильи Bf-110, четыре эскадрильи самолетов-разведчиков, 16 Ju-52/3m, а также лицензия на производство истребителей Bf-109 и двигателей DM605. При этом он подчеркнул, что все это необходимо для того, чтобы румынская авиация была в полной боевой готовности к началу летней кампании 1942 г.

Однако реальные поставки немецких самолетов оказались гораздо меньшими, чем рассчитывало румынское руководство. В течение января — апреля 1942 г. FARР получила 77 самолетов:

Тип самолета	Кол-во, шт.	Включены в состав
He-111H-6	10	Gr.5 Bomb.
Bf-109E-7	15	Esc.56 Vân.
Do-17M	10	Esc.2 Obs./Bomb.
Ju-52/3m	18	Esc.105
He-114	10	Esc.102
Fi-156C-3	14	

Кроме того, французское правительство Виши передало Румынии десять Potez 633C-2, которые вошли в состав Esc.74 Bomb.

Тем временем активность GAL на Восточном фронте была скромной. С 16 октября 1941 г. по 1 августа 1942 г. самолеты-разведчики совершили 1380 вылетов, связные самолеты — 1038, а истребители — 1021. Интенсивнее всех действовали транспортные самолеты, снабжавшие 3-ю румынскую армию и вывозившие в Румынию раненых. Истребители в основном совершали патрульные полеты над Черноморским побережьем Румынии и в районе Одессы, при этом в ходе одного из таких вылетов пропал без вести один He-112B. За все это время румынские пилоты одержали лишь семь воздушных побед и еще три самолета уничтожили на земле.

В июне 1942 г. истребительные группы GAL:

— Gr.6 Vân. капитан-командора Николае Радулеску (Nicolae Radulescu) — две эскадрильи (Esc.61 Vân. и Esc.62 Vân.) по 10 IAR-81;

— Gr.7 Vân. капитана Григорэ (C. Grigore) — три эскадрильи (Esc.56 Vân., Esc.57 Vân. и Esc.58 Vân.) по 12 Bf-109E-7;

— Gr.8 Vân. капитан-командора Эугена Пырвулеску (Eugen Pârvulescu) — три эскадрильи (Esc.41 Vân., Esc.42 Vân. и Esc.60 Vân.) по 12 IAR-80A

были объединены во 2-ю истребительную флотилию (Flotila 2 Vânatoare).

С самого начала Второй мировой войны западные союзники отдавали себе отчет в том, какое огромное значение имеют нефтепромыслы Плоешти для военной машины Третьего рейха. Еще осенью 1939 г. командование французской авиации планировало в случае вступления Румынии в войну на стороне Третьего рейха нанести бомбовый удар по Плоешти, используя для этого свои аэродромы в Сирии¹. Затем уже зимой 1940 — 41 г. командование английской авиации доложило о готовности совершить налет на Плоешти, при этом бомбардировщики «Веллингтон» должны были взлететь с аэродромов на территории Греции. Приказ о начале бомбежек не был отдан только потому, что английский премьер-министр Уинстон Черчилль до последнего момента надеялся, что Румыния не вступит в войну на стороне Третьего рейха.

Когда же 22 июня 1941 г. Румыния вместе с Германией напала на Советский Союз, было уже поздно. После того как в апреле 1941 г. вермахт сначала оккупировал Югославию и Грецию, а затем в мае и остров Крит, английские бомбардировщики со своих баз в Египте уже просто не могли достигнуть территории Румынии. Поэтому первый налет на Плоешти, который состоялся только 12 июня 1942 г., совершили уже американские стратегические бомбардировщики.

В мае 1942 г. в США была сформирована специальная бомбардировочная авиагруппа во главе с полковником Гарри Галверсоном (Harry Halverson), получившая наименование Halverson Project 63, или просто HALPRO. Эта группа была оснащена новыми четырехмоторными стратегическими бомбардировщиками B-24D (Consolidated B-24D «Liberator»), с чьей дальностью полета тогда не мог сравниться ни один бомбардировщик в мире. С бомбовой нагрузкой в 2270 кг «Либерейтор» мог преодолеть расстояние в 4600 км, а без нее — в 7400 км.

Группа HALPRO создавалась для осуществления налета на территорию Японии. Для этого B-24D должны были использовать аэродромы, находившиеся в еще не занятой японцами части Китая. Чтобы прибыть туда, бомбардировщикам необходимо было совершить многоэтапный перелет по маршруту США — Южная

¹ Одновременно французы собирались подвергнуть бомбежке и советские нефтепромыслы в районе Баку, поскольку Советский Союз также поставлял нефть в Германию.

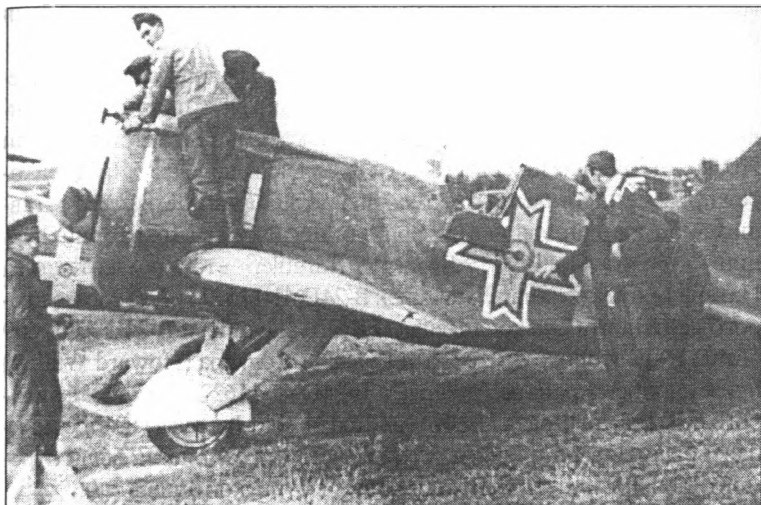
Америка — Африка — Ближний Восток — Индия — Китай. Когда 24 «Либереитора» во главе с полковником Галверсоном приземлились на аэродроме Хартум в Судане, оказалось, что им уже нет необходимости лететь далее. Японские войска в Китае начали наступление и захватили аэродромы, с которых должны были взлетать американские бомбардировщики.

В такой ситуации командование американской авиации решило оставить группу HALPRO на Ближнем Востоке и использовать ее для первого налета на территорию Европы¹. Целью для него были выбраны нефтепромыслы и нефтеперерабатывающие заводы Плоешти. «Либереиторы» должны были стартовать с аэродрома Файид (Fayid), расположенного юго-восточнее Каира, недалеко от Суэцкого канала. Чтобы сэкономить топливо, полковник Галверсон решил нарушить суверенитет Турции и проложил маршрут полета своей группы как к цели, так и обратно через ее территорию. После бомбежки Плоешти бомбардировщикам надо было совершить посадку на аэродроме Рамади (Ramadi), в 100 км западнее Багдада, находившемся на территории Ирака, занятой английскими войсками.

Вечером 11 июня 1942 г. с аэродрома Файид поднялись 13 бомбардировщиков В-24D из группы HALPRO. Поскольку на самолеты были установлены дополнительные топливные баки, масса бомбовой нагрузки была ограничена 3000 фунтами (1361 кг). В течение ночи летевшие поодиночке «Либереиторы» пересекли Средиземное море и затем, пролетев над Турцией и Болгарией, рано утром достигли Румынии.

Серьезным препятствием для экипажей бомбардировщиков стала плотная облачность, закрывавшая большую территорию. В результате только десять В-24D смогли сбросить бомбы на район Плоешти, а остальные три были вынуждены атаковать запасные цели. Появление американских бомбардировщиков стало полной неожиданностью для румынской противовоздушной обороны, которая на тот момент имела в районе Плоешти около ста зенитных орудий калибра 25 — 75 мм. Однако, несмотря на это, налет имел

¹ Летом 1942 г. в Англию была переброшена 8-я воздушная армия США, и 17.08.1942 г. американские бомбардировщики совершили первый боевой вылет, атаковав цели в Северной Франции. 27.01.1943 г. В-17 из 8-й воздушной армии впервые совершили налет на территорию Германии, сбросив бомбы на Вильгельмсхафен.



**Трофейные советские истребители И-16
в 1942 — 43 гг. использовались в составе ПВО Румынии,
а также в качестве тренировочных самолетов**



Истребитель IAR-80B

весьма скромный результат, так как удалось уничтожить лишь один резервуар с нефтью.

На обратном пути из-за ошибок в навигации большинству «Либерейторов» пришлось сделать крюк, что привело к незапланированному расходу топлива. В результате только семь самолетов достигли Ирака, где один из них разбился во время посадки. Два «Либерейтора» приземлились на аэродроме Алеппо в Сирии. Четыре же оставшихся бомбардировщика совершили посадку на территории Турции — В-24D 41-11596¹ «Brooklyn Rambler» второго лейтенанта Натана Брауна (Nathan Brown Jr.), В-24D 41-11597 «Blue Goose» второго лейтенанта Эдварда Кейва (Edward Cave Jr.) и В-24D 41-11609 «Little Eva» второго лейтенанта Говарда Уолкера (Howard Walker) приземлились в районе Анкары, а В-24D 41-11622 «Town Hall» второго лейтенанта Фреда Несбитта (Fred Nesbitt Jr.) сел в Измире. Экипажи были интернированы, а три из четырех самолетов были отремонтированы и затем использовались в турецкой авиации².

Несмотря на минимальный результат, налет на Плоешти стал несомненным успехом группы HALPRO хотя бы уже потому, что не было потеряно ни одного человека из экипажей «Либерейторов». Кроме того, он имел и важнейшие военно-политические последствия. Он наглядно показал, что отныне бомбардировщики союзников могли спокойно достигать любой точки на территории Турции, и тем самым сильно остудил «горячие головы» внутри этой страны, призывавшие к вступлению в войну на стороне Третьего рейха.

26 июля 1942 г. немецкая группа армий «А» вместе с 3-й румынской армией, которой командовал генерал де армата (general de armata) Петрэ Думитреску (Petre Dumitrescu)³, начала наступле-

¹ Первые две цифры перед собственно серийным номером американских самолетов (41-, 42- и т.д.) означали финансовый год, в котором был заказан данный самолет.

² 15.12.1942 г. восемь американских летчиков смогли угнать В-24D 41-11596 «Brooklyn Rambler» и перелететь с аэродрома Эскешхир (Eskisehir), в 200 км западнее Анкары, на остров Кипр, занятый англичанами. При этом во время посадки на недостроенном аэродроме около Никосии самолет был поврежден. Затем этот «Либерейтор» уже без экипажа был возвращен англичанами Турции.

³ 01.09.1942 г. он сначала был награжден Рыцарским Крестом, а затем 04.04.1944 г. Дубовыми Листьями к Рыцарскому Кресту.

ние на Кавказ. Группировка С.А.Е. под командованием генерала Леэскадра Эрмила Георгиу (Emil Gheorghiu), чей штаб в тот момент находился в Ростове-на-Дону, была переименована в авиакорпус (Corpul Aerien), который был подчинен штабу 4-го воздушного флота Люфтваффе.

Состав Corpul Aerien по состоянию на конец июля 1942 г.

Подразделение	Тип самолета	Кол-во
Flotila 2 Vânătoare	IAR-80A	36
	IAR-81	10
	Bf-109E-7	36
Gr.1 Bomb.	JRS-79B, JIS-79B	15
Gr.5 Bomb.	He-111H-3	15
Esc.1 Obs./Bomb.	«Blenheim» Mk.I	6
Esc.2 Obs./Bomb.	Do-17M	8
Esc.3 Obs./Bomb.	Potez 633A3	6
Всего самолетов:		132

В середине августа 3-я румынская армия была отведена с Кавказа и после переформирования направлена в район Сталинграда. К 10 октября она заняла позиции вдоль Дона на участке фронта длиной 120 км между 8-й итальянской и 6-й немецкой армиями. В это же время 4-я румынская армия, насчитывавшая около 100 тыс. человек, занимала оборону в секторе длиной 250 км южнее 6-й немецкой армии.

Основной задачей Corpul Aerien была поддержка 3-й армии. Поэтому 7 сентября на аэродром Тусов северо-западнее Калача-на-Дону прибыли IAR-80A из Gr.8 Vîn. Свои первые боевые вылеты группа совершила 9 сентября, а на следующий день капитан Трайян Гаврилиу (Traian Gavrilu) записал на ее счет первую победу в кампании 1942 г., сбив Як-1. В течение 12 сентября пилоты Gr.8 Vîn. заявили о семи победах, но из них были подтверждены только три.

С середины сентября с аэродрома Карповка, в 36 км западнее Сталинграда, начали действовать и Bf-109E-7 из Gr.7 Vîn.

Ранним утром 17 сентября четыре IAR-80A из Gr.8 Vîn. сопровождали немецкие бомбардировщики, когда их попытались атаковать четыре «Яка». В ходе завязавшегося боя адъютант Флоринан Буду (Florian Budu), уже имевший на своем счету пять побед,



**Пилоты Gr.8 Vâp.,
Восточный фронт, осень 1942 г.**



**Истребитель IAR-80A из Gr.8 Vâp.,
аэродром Тусов северо-западнее Калача-на-Дону,
начало сентября 1942 г.**

одержанных в ходе кампании 1941 г., сбил один советский истребитель. Через некоторое время пилоты Gr.8 Vâp. поднялись в воздух, чтобы снова прикрыть немецкие бомбардировщики, и в ходе вылета сбили еще один «Як». Во второй половине дня звено IAR-80A обнаружило группу Пе-2, летевшую под прикрытием 10 — 12 истребителей. Атаковав бомбардировщики, румынские пилоты заставили их повернуть обратно. Был сбит один Пе-2, а капитан Эмил Дрок (Emil Droc) записал на свой счет МиГ-3.

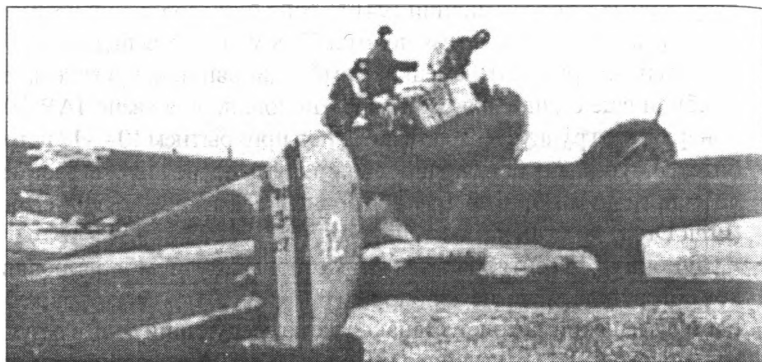
В ночь на 18 сентября «восьмерка» советских бомбардировщиков совершила налет на аэродром Gr.8 Vâp., лишь легко повредив один румынский самолет. Однако уже на следующий день в результате нового налета был уничтожен один IAR-80A и два пилота получили ранения.

В течение 30 октября в ходе боевых вылетов, в основном на сопровождение JRS-79B из Gr.1 Bomb. и He-111H-3 из Gr.5 Bomb., пилоты Gr.8 Vâp. сбили шесть советских истребителей.

19 ноября 1942 г. войска Юго-Западного, Донского и Сталинградского фронтов начали операцию «Уран» с целью окружения немецких войск под Сталинградом. К началу наступления эти три фронта имели в своем составе 66 стрелковых и 8 кавалерийских дивизий, пять танковых и два механизированных корпуса, 19 стрелковых и 15 танковых бригад, общей численностью 1143500 человек. В первый же день советские войска прорвали фронт в полосе обороны румынских частей и уже 22 ноября соединились в районе Калача-на-Дону. В результате немецкая 6-я полевая армия генерал-oberста Фридриха Вильгельма фон Паулюса (Wilhelm Friedrich von Paulus) и две румынских дивизии оказались в полном окружении.

Из остатков частей 3-й румынской армии была создана боевая группа, которую возглавил командир 6-й пехотной дивизии Михай Ласкар (Mihai Lascar)¹. Однако неблагоприятные погодные условия не позволили румынской авиации оказать эффективную поддержку своим войскам. Лишь 22 ноября пять Ju-52/3m из Esc.105 смогли доставить группе Ласкара боеприпасы, продовольствие и горючее, а на обратном пути забрать раненых.

¹ 18.01.1942 г. он был награжден Рыцарским Крестом. 26.11.1942 г. за свои действия под Сталинградом Ласкар получил Дубовые Листья к Рыцарскому Кресту, при этом он стал первым из восьми иностранцев, которым была вручена эта награда.



**Бомбардировщик Potez 633B2 из Esc.74 Bomb.,
Восточный фронт, 14 ноября 1942 г.**



**Истребитель Bf-109E-7
сублокотенента Иона Дикезаре (Ion Dicezare) из Gr.7 Vână.,
осень 1942 г.**

20 ноября советские части вплотную подошли к аэродрому Карповка, на котором находились 19 Bf-109E-7 из Gr.7 Vâp. Локотенент Александру Шербанеску (Alexandru Șerbănescu), который до того, как стать летчиком-истребителем служил в пехоте, смог организовать эффективную оборону аэродрома. В течение двух дней персонал группы вместе с зенитной батареей, прикрывавшей аэродром, отбивал атаки советских танков.

23 ноября Gr.7 Vâp. получила приказ покинуть Карповку и перебазироваться на аэродром Морозовск, расположенный в 200 км северо-восточнее Ростова. «Мессершмиттам», на борту которых было по два или три «пассажира» из числа наземного персонала, пришлось взлетать прямо под артиллерийским огнем. Три истребителя, получив попадания, не смогли подняться в воздух, и в Морозовск перелетели только шестнадцать самолетов.

Командование вермахта считало, что немецкая 6-я армия оказалась в окружении только из-за того, что 3-я и 4-я румынские армии не смогли удержать свои позиции, и в открытую обвинило румынов в трусости и предательстве. Все оставшиеся румынские части немецкое командование либо бросило на произвол судьбы, либо в принудительном порядке расчленило и по частям включило в состав своих подразделений. Параллельно с этим начались расстрелы румынских солдат и офицеров по обвинению в попытке дезертирства.

В результате 9 декабря маршал Антонеску направил командующему группой армий «Дон» генерал-фельдмаршалу Эриху фон Манштейну письмо, в котором писал:

«Я чувствую себя обязанным обратить Ваше внимание на то, что если подобные действия не прекратятся, то я буду вынужден пересмотреть вопрос о нахождении наших частей в составе Вашего фронта...».

Несмотря на серьезный кризис в отношениях между Румынией и Третьим рейхом, самолеты *Sorful Aerien* сразу же поднимались в воздух, едва погода несколько улучшалась. Bf-109E из Gr.7 Vâp. прикрывали немецкие бомбардировщики и штурмовики, а также сопровождали Ju-52/3m, доставлявшие на полевой аэродром Питомник, в 20 км западнее Сталинграда, продовольствие и боеприпасы для частей 6-й армии. Когда погодные условия позволяли, они выполняли до 50 боевых вылетов в день.

12 и 13 декабря IAR-81 из Gr.6 Vopî, действовавшие в качестве истребителей-бомбардировщиков, поддерживали 4-я танковую ар-

мию генерал-оберста Германа Гота (Hermann Hoth)¹, пытавшуюся в районе Котельниково прорвать кольцо окружения вокруг 6-й немецкой армии. Советские войска отбили все атаки, и уже 17 декабря 1942 г. сами перешли в наступление.

21 декабря советские танковые и механизированные части форсировали реку Чир и через день вышли к аэродрому Морозовск. Все находившиеся там немецкие и румынские самолеты перелетели в Новочеркасск, а Gr.3 Bomb., чьи JRS-79B и JIS-79B оказались очень ненадежными в условиях суровой русской зимы, вернулась в Румынию. В конце декабря в Новочеркасске из остатков Gr.5 Bomb. и Gr.7 Vâp. была создана смешанная авиагруппа, которую возглавил локотенент-командор Николаэ Иосифеску (Nicolae Iosifescu).

31 декабря 1942 г. в Румынию была отозвана Gr.8 Vâp., которая совершила на Восточном фронте в ходе кампании 1942 г. 668 боевых вылетов и одержала 15 подтвержденных побед. При этом группа потеряла три IAR-80A, которые были уничтожены на земле в ходе налетов советских бомбардировщиков. В течение января — февраля 1943 г. в Румынию вернулись и остальные румынские эскадрильи, вернее то, что от них осталось. Последней 20 февраля Восточный фронт покинула Gr.7 Vâp., в которой к этому моменту было всего три «Мессершмитта».

¹ Родился 12.04.1885 г. в г. Нойруппин (Neuruppin), в 60 км северо-западнее Берлина. 27.02.1904 г. Гот в звании фенриха начал военную карьеру. 28.01.1905 г. он получил звание лейтенанта, 19.06.1912 г. — обер-лейтенанта, а 18.11.1914 г. — гауптмана. В ходе Первой мировой войны Гот был награжден Железным Крестом 1-го и 2-го классов. После ее окончания он продолжал служить в рейхсвере. 01.04.1923 г. Готу было присвоено звание майора, 01.02.1929 г. — оберст-лейтенанта, 01.02.1932 г. — оберста. С 01.10.1932 г. по 01.08.1933 г. он был командиром 17-го пехотного полка. 01.10.1934 г. Гот получил звание генерал-майора, 01.10.1936 г. — генерал-лейтенанта, а 01.11.1938 г. — генерала пехоты. С 01.10.1935 г. он командовал 18-й пехотной дивизией, а 10.11.1938 г. возглавил 15-й армейский корпус. 27.10.1939 г. Гот был награжден Рыцарским Крестом. 19.07.1940 г. ему было присвоено звание генерал-оберста, и 16.11.1940 г. он был назначен командиром 3-й танковой группы. 17.07.1941 г. Гот был награжден Дубовыми Листьями к Рыцарскому Кресту (№.25). С 25.11.1941 г. по 20.04.1942 г. он был командующим 17-й армией, а с 01.06.1942 г. по 30.11.1943 г. командовал 4-й танковой армией. 15.09.1943 г. Гот получил Мечи к Рыцарскому Кресту (№.35). В конце Второй мировой войны он находился в резерве. Умер Герман Гот 25.01.1971 г. в г. Гослар (Goslar).

С 16 октября 1942 г. по 15 января 1943 г. самолеты *Corpul Aerien* выполнили около 3900 боевых вылетов. Бомбардировщики совершили 1306 вылетов, сбросив около двух тысяч тонн бомб, а на счету истребителей было 1345 вылетов. Румынские пилоты заявили о том, что сбили 39 советских самолетов и еще 22 уничтожили на земле. Зенитчики же претендовали на 90 самолетов, при этом только 8 декабря 1942 г. они сбили в районе аэродрома Морозовск 16 советских самолетов. В то же время советскими истребителями и зенитной артиллерией было сбито 26 самолетов *Corpul Aerien*, еще 65 были брошены на аэродромах во время отступления или потеряны в результате авиакатастроф. Погибли, пропали без вести или получили ранения 538 человек. Общие же потери 3-й и 4-й румынских армий под Сталинградом оцениваются приблизительно в 173 тыс. человек убитыми, пропавшими без вести и ранеными.

Благодаря тому что завод фирмы IAR в Брашове в течение 1942 г. выпустил 151 самолет IAR-80/81, новыми истребителями удалось перевооружить три авиагруппы: Gr.1 Vân. (Esc.63 Vân. и Esc.64 Vân.) и Gr.2 Vân. (Esc.65 Vân. и Esc.66 Vân.) получили IAR-81C, а Gr.4 Vopi (Esc.45 Vopi, Esc.46 Vopi и Esc.49 Vopi) — IAR-80C¹.

Полученные из Германии Ju-52/3m были переданы в Esc.107. Тогда же Румыния за семь миллионов рейхсмарок купила у Германии двенадцать двухмоторных истребителей Bf-110C. Ими была оснащена Esc.51 Van., ставшая первой и единственной ночной истребительной эскадрильей в румынской авиации. Позднее она была переименована в 1-ю ночную истребительную эскадрилью (Escadrila 1 Vânatoare de noapte, сокр. Esc.1 Vân.d.n.) и вошла в состав IV./NJG6 майора Герберта Лютье (Herbert Lütje)² в качестве 12-й эскадрильи.

¹ Были вооружены двумя 20-мм пушками Iкаgia и четырьмя 7,92-мм пулеметами FN, а также могли нести две 50-кг бомбы под плоскостями.

² Первоначально летал на Bf-109E в составе JG2 и одержал три победы. Затем был переведен в III./NJG1 и начал летать на Bf-110C. В ночь с 13 на 14.05.1943 г. он сбил сразу 6 английских бомбардировщиков, и 22.05.1943 г. командир 8./NJG1 гауптман Лютье был награжден Рыцарским Крестом. В июне 1943 г. он стал командиром вновь сформированной IV./NJG6, а 26.10.1944 г. уже в звании майора возглавил всю NJG6. 07.04.1945 г. Лютье был награжден Дубовыми Листьями к Рыцарскому Кресту (Nr.836). Всего в ходе Второй мировой войны он совершил 247 боевых вылетов и одержал 50 побед, из них 47 ночных. С 1956 г. оберст-лейтенант Герберт Лютье служил в Бундеслюфтваффе ФРГ. Умер в 1967 г.



Бомбардировщики PZL P.37, аэродром Брашов



Бомбардировщики He-111H-6 из Gr.5 Bomb., начало 1943 г.

Чтобы восполнить потери FARR, понесенные на Восточном фронте, руководство Третьего рейха решило предоставить Румынии самолеты Bf-109G, Ju-88A-4, Ju-87D-3 и Hs-129B-2. Однако оно опасалось, что румыны затем могут использовать эти самолеты против Венгрии, с которой у них были отношения, далекие от дружественных. Поэтому было поставлено условие, что румынские пилоты получают самолеты только после прибытия на Восточный фронт, а перед возвращением в Румынию вернут оставшиеся Люфтваффе¹. Все эскадрильи, оснащаемые немецкими самолетами, должны были войти в состав вновь созданного 1-го авиакорпуса (Corpul 1 Aerien).

Первой 29 марта 1943 г. на Восточный фронт вернулась Gr.7 Ván. (Esc.56 Ván., Esc.57 Ván. и Esc.58 Ván.) капитан-командора Раду Георгэ (Radu Gheorghe). Она получила истребители Bf-109G-2 и была подчинена командиру JG3 оберст-лейтенанту Вольфу-Дитриху Вильке (Wolf-Dietrich Wilcke)². Далее румынские пилоты действовали совместно со II./JG3 гауптмана Вернера-Курта Брэндле (Werner-Kurt Brändle)³, которая тогда базировалась в Макеевке, и III./JG3 майора Вольфганга Эвальда (Wolfgang Ewald)⁴, находившейся на аэродроме в Павлограде.

¹ На таких же условиях получали немецкие самолеты и венгры.

² Оберст Вильке погиб 23.03.1944 г., когда в районе Магдебурга его Bf-109G был сбит P-51. Всего он совершил 734 боевых вылета и одержал 162 победы, из них 137 на Восточном фронте. Подробнее о нем см. «Асы Люфтваффе. Дневная истребительная авиация» (Н.Новгород, 2000).

³ Родился 19.01.1912 г. в г. Людвигсбург (Ludwigsburg), в 10 км севернее Штутгарта. Летом 1939 г. обер-лейтенант Брэндле прибыл в 4./JG53. Первую победу он одержал 10.05.1940 г., сбив французский «Моран». В июле 1940 г. Брэндле стал командиром 5./JG53. В ходе «битвы за Англию» он с 11.08 по 11.11.1940 г. сбил шесть английских истребителей. Первую победу на Восточном фронте Брэндле одержал 22.06.1941 г., сбив СБ. К середине октября 1941 г., когда II./JG53 покинула Восточный фронт, на его счету было 29 побед. В декабре 1941 г. — апреле 1942 г. в боях над Мальтой он сбил четыре «Харрикейна» и три «Спитфайра». 15.04.1942 г. гауптман Брэндле возглавил II./JG3 и в начале мая вернулся на Восточный фронт. 01.07.1942 г. за 470 боевых вылетов и 49 побед он был награжден Рыцарским Крестом, а 27.08.1942 г. за 100 побед — Дубовыми Листьями (Nr.114). 05.07.1943 г. в боях в районе Орел — Курск он сбил пять самолетов и число его побед достигло 150-ти. В августе 1943 г. II./JG3 была переброшена в Голландию. 03.11.1943 г. Брэндле сбил два P-47, но затем над Северным морем в районе Амстердама во время атаки В-17 его

14 мая с аэродрома Тыргшор (Târgșor) в Кировоград прибыла Gr.8 Vâp. Под руководством инструкторов Люфтваффе румынские пилоты освоили двухмоторные штурмовики Hs-129B-2. Gr.8 Vâp. была переименована в группу непосредственной поддержки войск на поле боя (Grupul Asalt) и получила обозначение Gr.8 Asalt, а входившие в нее эскадрильи — Esc.41 Asalt, Esc.42 Asalt и Esc.60 Asalt.

В мае в Кировоград прибыла и Gr.5 Bomb (Esc.78 Bomb., Esc.79 Bomb., Esc.80 Bomb), которая была там оснащена бомбардировщиками Ju-88A-4. Несмотря на то что группа еще не достигла необходимого уровня готовности, она уже в июне начала участвовать в боях в районе реки Миус. В течение нескольких недель группа потеряла четверть экипажей, и ее пришлось пополнять за счет Gr.6 Bomb., которая в тот момент в Кировограде также осваивала «Юнкерсы».

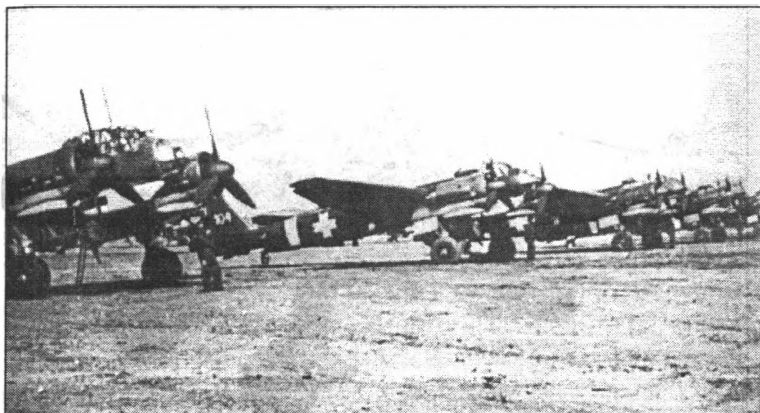
20 июня в Мариуполь, где разместился штаб 1-го авиакорпуса, перебазировавшаяся 2-я эскадрилья дальней авиаразведки (Escadrila 2 Recunoastere, сокр. Esc.2 Rec.), имевшая в своем составе двенадцать Ju-88D-1. Среди пилотов эскадрильи был и бывший пилот румынской авиакомпании LARES 28-летний адъютант Николаэ Теодору (Nicolae Teodogu), который был включен в ее состав лишь в апреле 1943 г. Совершив в течение месяца одиннадцать боевых вылетов, он решил дезертировать и перелететь на аэродром Алеппо (Aleppo)¹ в Сирии, находившийся в руках англичан. 22 июля Теодору, завладев Ju-88D-1 W.Nr.430650, поднялся в воздух и взял курс в направлении Новороссийска. Он благополучно пролетел над территорией Турции, но из-за сильного восточного ветра отклонился от намеченного курса. Над Кипром «Юнкерс» был перехвачен английскими «Харрикейнами», которые заставили его совершить посадку в Лимасоле².

Vf-109G-6 W.Nr.26058 был сбит «Спитфайром». На следующий день тело Брэнгле было выброшено волнами на берег. Всего он совершил свыше 700 боевых вылетов и одержал 180 побед, из них 155 на Восточном фронте.

¹ 14.07.1943 г. северо-восточнее Белгорода его Vf-109G-4 был сбит зенитным огнем. Выпрыгнув на парашюте, Эвальд попал в плен. На его счету было 78 побед, из которых он одну одержал еще во время гражданской войны в Испании, а все остальные в боях на Восточном фронте.

² Так союзники называли г. Халеб, в 300 км севернее Дамаска.

³ Затем самолет был передан американцам, которые для более подробного изучения перегнали его в США. В настоящее время он находится в экспозиции одного из американских авиационных музеев.



**Бомбардировщики Ju-88A-4 из Gr.5 Bomb.
в парадном строю в ожидании визита маршала Антонеску,
аэродром Кировоград, 5 июня 1943 г.**



**Подготовка бомбардировщика Ju-88A-4 из Gr.5 Bomb.
к боевому вылету,
Восточный фронт, лето 1943 г.**



**Ju-87D-5 Gr.3 Bomb.,
Восточный фронт, лето 1943 г.,
на киле самолета видна закрашенная свастика**



**Ju-87D-3 из Gr.3 Bomb.,
Восточный фронт, 1943 — 44 гг.**

1 июля Gr.7 Vâp., действовавшая до этого фактически в составе JG3, была переподчинена 1-му авиа корпусу. Используя тактику «свободной охоты», румынские «Мессершмитты» теперь действовали гораздо успешнее. Так, в сводке Верховного командования вермахта за 19 июля сообщалось: *«Румынские истребители сбили 17 советских самолетов».*

В июле на Восточный фронт прибыла Gr.3 Bomb. (Esc.73 Bomb., Esc.81 Bomb., Esc.85 Bomb.) под командованием капитан-командора Галено Франческо (Galeno Francesco), которая была оснащена Ju-87D-3/5. Действуя с аэродрома в Керчи, пилоты группы совершали налеты на позиции советских войск на Кубани, атаковали советские корабли в Азовском и Черном морях, минировали прибрежные воды. К 9 августа в ходе боевых вылетов получили повреждения 33 из 44 «Юнкерсов», имевшихся в составе Gr.3 Bomb.

В августе в боях начали участвовать Hs-129B-2 из Gr.8 Asalt во главе с капитан-командором Василиу Дутсу (Vasiliu Dutsu), перебазировавшиеся на аэродром Краматорск. 13 августа войска Юго-Западного и Южного фронтов начали наступление, и пилоты Gr.8 Asalt ежедневно совершали по девять боевых вылетов, поддерживая части группы армий «А», занимавшие оборону в районе рек Миус и Северский Донец. Об интенсивности и напряженности боев того периода говорит тот факт, что только адъютант авиатор Йон Энахе (Ion Enache), летавший в составе Gr.8 Asalt, в течение трех недель сентября трижды был сбит.

Операция «Приливная волна»

1 августа 1943 г. американские стратегические бомбардировщики совершили второй и гораздо более мощный налет на нефтепромыслы Плоешти. Решение о его проведении было принято на конференции, проходившей 14 — 26 января 1943 г. в Касабланке. На ней союзники утвердили основные принципы ведения воздушной войны против Третьего рейха и договорились, что американские тяжелые бомбардировщики будут выполнять дневные налеты, а английские — ночные.

Уже в конце января в штабе 9-й воздушной армии США был подготовлен план операции под кодовым наименованием «План «R». Согласно ему 48 «Либерейторов», взлетевших с сирийского аэродрома Алеппо, должны были бомбить Плоешти классическим способом, т.е. с большой высоты. Однако в марте было решено начать подготовку к более мощной атаке на Плоешти. В налете должны были участвовать уже 120 самолетов и в течение четырех — шести недель планировалось провести девять таких налетов. Первоначально полковник Джейкоб Сمارт (Jacob Smart), отвечавший за разработку плана новой операции, тоже предполагал осуществить бомбометание с большой высоты, но затем решил остановиться на атаке с малой высоты.

Выбор такого необычного для тяжелых бомбардировщиков способа бомбометания объяснялся тем, что промышленные объекты нефтеперерабатывающих заводов Плоешти были рассредоточены на большой площади и потребовался бы не один налет, чтобы полностью «покрыть» ее при бомбежке с больших высот. Поэтому, чтобы нанести наибольший вред в ходе одного налета, было необходимо выполнить максимально точные удары по наиболее важным объектам — перегонным колоннам, установкам крекирования нефти¹ и резервуарам с топливом, а это можно было сделать, только сбрасывая бомбы с малой высоты.

¹ Крекирование нефти, или крекинг-процесс, было изобретено в конце XIX века инженером В. Г. Шуховым и представляет собой расщепление тяжелых нефтяных продуктов — мазута, солярового масла и др. на более ценные — бензин, газолин и др. Проводится в специальных установках при температуре 450 — 550° С под высоким давлением с применением катализаторов.

21 мая 1943 г. план атаки Плоешти был рассмотрен на совещании англо-американского командования в Вашингтоне. Было решено, что для ее проведения в Африку из Англии будут переброшены три группы В-24D из 8-й воздушной армии США. Англичане внесли предложение, чтобы в налете участвовали и две группы их «Ланкастеров» (Авго «Lancaster»), но оно было отклонено, так как эти самолеты имели меньшую дальность, чем «Либерейторы».

В начале июня по аэродромам 2-й бомбардировочной авиадивизии США, размещенной в Англии, начали циркулировать слухи, что готовится какая-то необычная операция. Они подтверждались тем, что механики получили приказ заменить высотные прицелы «Nordena» на прицелы N-6, предназначавшиеся для бомбометания с малых высот. Одновременно в плоскостях «Либерейторов» были установлены дополнительные топливные баки, а в носовой части фюзеляжа — два пулемета.

Вскоре отдельные бомбардировщики и небольшие группы «Либерейторов» начали совершать над Англией тренировочные полеты на малых высотах, сбрасывая учебные бомбы на специальный полигон около местечка Уош (Wash). В ходе одного из таких полетов два самолета столкнулись и из двадцати человек, входивших в их экипажи, остались в живых только двое.

Самой популярной среди американских пилотов была версия о том, что они готовятся к атаке немецкого линкора «Тирпиц», находившегося в одном из норвежских фьордов. Однако в конце июня три бомбардировочные группы 2-й бомбардировочной авиадивизии США получили приказ о переброске в Северную Африку. Это были 93BG «The Ted's Travelling Circus»¹ подполковника Эдисона Бэкера (Addison E. Baker), 44BG «The Flying Eight Balls»² полковника Леона

¹ Сформирована 28.01.1942 г. на аэродроме Барксдейл-Филд (Barksdale Field) в Луизиане и имела в своем составе 328, 329, 330 и 409BS. С 15.05 по 02.08.1942 г. группа выполняла патрульные полеты над Мексиканским заливом и Карибским морем, а затем была переброшена в Англию. Первый боевой вылет над Европой В-24D из 93BG совершили 09.10.1942 г., приняв участие в налете на г. Лилль в Северной Франции.

² Сформирована 20.11.1940 г. на авиабазе Макдилл (MacDill) во Флориде и первоначально имела в своем составе 66, 67 и 68BS. В ходе патрульных полетов над Мексиканским заливом ее экипажам удалось потопить одну немецкую подводную лодку. Осенью 1942 г. 44BG была переброшена в Англию, где в ее состав был включен 404BS.



Командир 44BG
«The Flying Eight Balls»
полковник Леон Джонсон
(Leon W. Johnson)



Командир 98BG
«The Pyramiders»
полковник Джон Кэн
(John R. Kane)



Командир 376BG
«The Liberandos»
полковник Кеннет Комптон
(Kenneth K. Compton)



Командир 389BG
«The Sky Scornions»
полковник Джек Вуд
(Jack W. Wood)

Джонсона (Leon W. Johnson) и 389BG «The Sky Scornions»¹ полковника Джека Вуда (Jack W. Wood) — всего 124 В-24D.

Сначала «Либереиторы» перелетели со своих баз в Восточной Англии на аэродром Портрет (Portreath) на полуострове Корнуолл, а уже оттуда вылетели в Северную Африку. Там они были включены в 9-е бомбардировочное командование (IX Bomber Command), которое возглавлял генерал Узал Энт (Uzal G. Ent) и в состав которого входили еще две группы «Либереиторов» — 98BG «The Pyramiders»² полковника Джона Кэна (John R. Kane) и 376BG «The Liberandos»³ полковника Кеннета Комптона (Kenneth K. Compton). В результате в Ливии была создана группировка из двухсот стратегических бомбардировщиков.

При этом необходимо отметить, что отношения между вновь прибывшими экипажами и экипажами, действовавшими в Северной Африке, сложились отнюдь не лучшие. Основной причиной было то, что «африканцев» раздражала излишняя, по их мнению, свобода и слабая дисциплина «английских» пилотов, которые к тому же привыкли к гораздо более комфортным условиям жизни во время службы в Англии. Так, например, на аэродроме Бенина (Benina), на котором с февраля 1942 г. базировалась 98BG и куда теперь из Англии прибыла 44BG, причиной конфликта стала... кухня, которая формально принадлежала 98BG, но обеспечивала едой обе

¹ Сформирована 19.12.1942 г. на авиабазе Дэвис-Монтан (Davis-Monthan) в Аризоне и имела в своем составе 564, 565, 566 и 567BS. В начале июня 1943 г. группа прибыла в Англию и уже 11 июня совершила первый боевой вылет над Европой.

² Сформирована 28.01.1942 г. на авиабазе Макдилл во Флориде и имела в своем составе 343, 344, 354 и 415BS. В июле — августе 1942 г. группа была переброшена на Ближний Восток и 01.08.1942 г. совершила первый боевой вылет, когда семь В-24D, поднявшись с аэродрома Файнд, совершили налет на порт Мерса-Матрух (Mersa Matruh).

³ Это была одна из немногих американских авиагрупп, созданных не на территории США, а непосредственно в районе боевых действий. Она была сформирована 19.10.1942 г. на аэродроме Лидджи (Lyddzie) в Палестине и имела в своем составе 512, 513, 514 и 515BS. Первоначально предполагалось, что 376BG в составе смешанных англо-американских сил должна была быть послана на Кавказ для помощи советским войскам. После того как этот план был отменен, группа вошла в состав 9-й воздушной армии США и действовала затем в Ливии.

группы. И если летчики 98BG считали, что с качеством пищи было все в порядке, то личный состав 44BG был прямо противоположного мнения.

Экипажи «Либерейторов» продолжали отрабатывать полеты на малых высотах, что в условиях Северной Африки оказалось крайне непростым делом. Воздушный поток от винтов низколетящих бомбардировщиков поднимал в воздух целые облака пыли и песка, которые значительно затрудняли видимость пилотам самолетов, летевших позади. Кроме того, «Либерейтор», проектировавшийся прежде всего для полетов на больших высотах, имел проблемы с управлением на малых высотах в условиях сильных турбулентных потоков, вызванных работой двигателей летевших впереди бомбардировщиков. Параллельно с тренировочными полетами группы выполняли и боевые вылеты. 2 июля В-24D из 44BG участвовали в налете на цели на территории Италии, а 9 июля 389BG атаковала аэродром Малеме (Maleme) на острове Крит, потеряв при этом один «Либерейтор».

Тем временем план налета на Плоешти, получивший кодовое наименование «Приливная волна» («Tidal Wave»), приобрел окончательный вид. Было выбрано семь групп объектов, которые должны были быть атакованы пятью «волнами» бомбардировщиков:

— первую «волну» составляли 30 В-24D во главе с командиром 376BG полковником Кеннетом Комптоном, летевшие пятью группами по шесть самолетов и имевшие задачу сбросить бомбы на нефтеперерабатывающий завод «Romana Americana», расположенный западнее Плоешти;

— во вторую «волну» входили 36 «Либерейторов» из 93BG, из них 21 самолет (три группы по шесть самолетов и одно звено из трех самолетов) под командованием полковника Эдисона Бэкера должен был атаковать завод «Concordia Vega» севернее Плоешти, а оставшиеся 15 (пять групп по три самолета) во главе с майором Рамсеем Поттсом (Ramsay Potts) — подвергнуть бомбежке заводы «Standard Petrol» и «Unirea Speranta»;

— третья и самая мощная «волна» включала 46 бомбардировщиков из 98BG (четыре группы по 10 самолетов и одна группа из шести самолетов) под командованием полковника Джона Кэна и должна была нанести удар по заводам «Phoenix Orion» и «Astra Romana», находившимся южнее Плоешти;

— четвертая «волна» состояла из 36 В-24D из 44BG, при этом половина из них (шесть звеньев по три самолета) во главе с полковником Леоном Джонсоном имели приказ подвергнуть бомбежке завод «Colombia Aquila», а вторая половина (три группы по шесть самолетов) под командованием майора Джеймса Посея (James Posey) — завод «Creditul Miner», расположенный в местечке Брази (Brazi);

— последняя, пятая «волна» была образована 30 «Либерейторами» 389BG (десять звеньев по три самолета), возглавляемыми полковником Джеком Вудом, которые должны были атаковать завод «Stella Romana», находившийся в г. Кымпина (Câmpina), в 30 км северо-западнее Плоешти.

По прямой от аэродромов, расположенных на ливийском побережье в районе Бенгази, до Плоешти было около 1600 км, но поскольку бомбардировщики летели не строго по прямой линии, то им предстояло преодолеть расстояние приблизительно в 1800 км. Полет над Средиземным морем от Бенгази до острова Корфу¹ должен был проходить на малой высоте, после чего бомбардировщикам следовало набрать высоту, чтобы пролететь над горами Албании, Македонии и Болгарии. Над Дунаем, служившим границей между Болгарией и Румынией, находилась т.н. точка контроля времени. Все группы, летевшие отдельно друг от друга, должны были пройти ее в строго определенном интервале времени, чтобы затем выйти на цель в назначенное время.

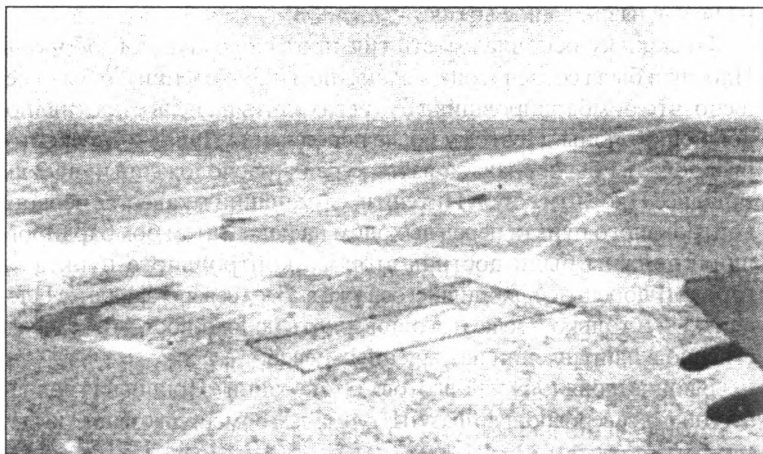
Поскольку основная часть сил противовоздушной обороны Плоешти была сосредоточена на южном направлении, то было решено, что бомбардировщики будут заходить на цель с противоположной стороны. Поэтому после пересечения Дуная «Либерейторы» должны были сначала взять курс на расположенный в 92 км западнее Плоешти город Питешти, служивший в качестве первого контрольного пункта перед выходом на цель. Затем бомбардировщики должны были достичь второго контрольного пункта — города Флорешти, находившегося уже в 23 км северо-западнее Плоешти, — и только после этого повернуть на юго-восток непосредственно в направлении назначенных целей.

В конце июля 1943 г. подготовка к операции «Приливная волна» вступила в завершающую фазу. Штурманам бомбардировщиков был

¹ Старое название острова Керкира из цепи Ионических островов, расположенных вдоль западного побережья Греции.



Схема полета В-24D в ходе операции «Приливная волна»



Контуры целей, сделанные в Ливийской пустыне для тренировок экипажей бомбардировщиков

показан специальный учебный фильм, в котором кинокамера выполняла наезд на макеты целей с такой скоростью и под таким углом, чтобы они могли видеть картину цели, максимально приближенную к той, что им предстояло увидеть в действительности из своих самолетов, летящих на небольшой высоте. Макеты, использовавшиеся при съемках фильма, были сделаны на основе данных, полученных от американских и английских концернов, которые в предвоенные годы участвовали в расширении румынских нефтепромыслов.

На базе тех же самых данных 855-й саперный батальон при помощи пустых бочек из-под топлива и насыпанных мелом линий сделал в Ливийской пустыне макет района Плоешти в натуральном масштабе. На этом макете отрабатывалась синхронизация действий всех групп бомбардировщиков, а 28 и 29 июля на нем были проведены два полномасштабных налета, ставших своеобразной «генеральной репетицией».

Вечером 31 июля 1943 г. состоялось совещание, на котором присутствовали пилоты всех пяти групп. На нем командующий 9-й воздушной армией США генерал Льюис Бреретон (Lewis Brereton) объявил о том, что операция «Приливная волна» назначена на следующий день — 1 августа и что целью операции является атака нефтепромыслов Плоешти. До этого момента никто из пилотов не знал, где в действительности находятся цели, на макетах которых они тренируются.

Несмотря на тщательную подготовку операции, риск был огромен. Экипажам «Либерейторов» предстояло проделать весь путь от Бенгази до Плоешти и обратно без истребительного прикрытия, и никто не брался предсказать их судьбу, если противник успеет подготовиться к появлению бомбардировщиков.

Обращаясь к пилотам, генерал Бреретон сказал:

«Даже если никто из вас не вернется, вылет будет все равно расценен как успешный, если вы нанесете удар по объектам. Немецкие армии в России и соединения, оказывающие сопротивление нам в Италии, практически полностью зависимы от румынской нефти. Внезапная, полная и безвозвратная потеря этой нефти неизбежно приведет к крушению надежд вермахта на успех.

Перед вами ставится задача, которую долгие месяцы не смогли выполнить более десятка сухопутных дивизий. Никогда еще ударная стратегическая авиация не получала столь ответственного задания».

В тот вечер командир 98BG полковник Джон Кэн написал в своем дневнике:

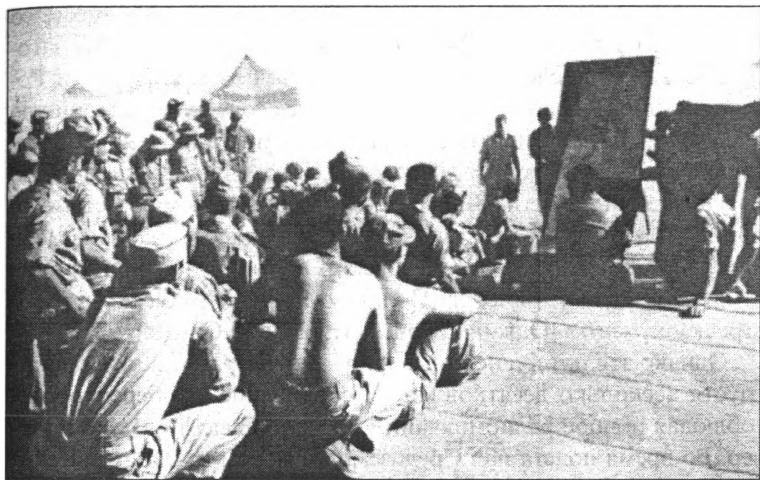
«Умрем ли мы в ближайшем будущем или гораздо позже в дряхлости и слабоумии, вопрос в общем-то несущественный. И все же то, как мы уйдем из жизни, может иметь далеко идущие последствия. У меня дома сынишка, которого я, может быть, больше никогда не увижу, но я буду вполне удовлетворен, если буду чувствовать, что свобода ему гарантирована».

Все члены экипажей на случай, если их бомбардировщик будет сбит над вражеской территорией, получили по специальному набору. В него входили: аварийный запас продовольствия, таблетки для очистки воды, аптечка, напечатанная на тонкой шелковой ткани карта Балканского полуострова, золотые монеты, деньги в валюте разных стран, а также листки с текстом обращения о помощи, написанным на албанском, сербском, хорватском, греческом, болгарском, румынском и турецком языках. Кроме того, в комбинезоны летчиков были вшиты миниатюрные полотна для резки металла, которые вместе с смонтированными в пуговицы компасами должны были в случае необходимости помочь им бежать из плена и ориентироваться на незнакомой местности.

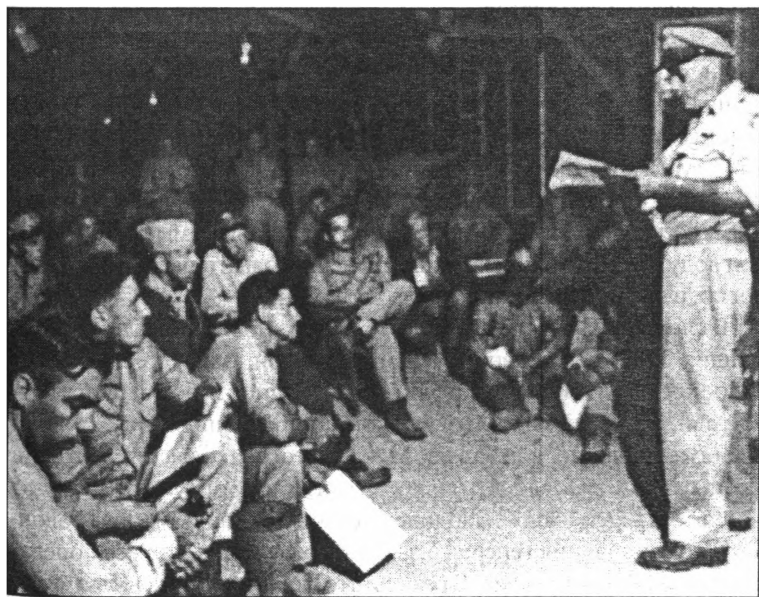
Каждый пилот получил карточку, в которой были указаны точное время запуска двигателей, начала рулежки, взлета и все данные о том, какую позицию должен занять его самолет в боевом порядке группы. И точно в 07.00 1 августа в воздух поднялся первый бомбардировщик — B-24D-70 41-40563 «Wongo Wongo» майора Брайана Флавелла (Brian W. Flavelle) из 376BG. Штурман этого самолета первый лейтенант Роберт Вильсон (Robert Wilson) одновременно был штурманом всего соединения бомбардировщиков, участвовавшего в операции «Приливная волна».

Вслед за ним с пяти аэродромов, расположенных вокруг Бенгази, с интервалом две минуты начали взлетать остальные бомбардировщики. Каждый из них нес 1800 кг фугасных бомб и два контейнера с небольшими зажигательными бомбами, а в основных и в специально установленных дополнительных топливных баках находилось по 12400 литров горючего. Взлетная масса превышала допустимую, и бомбардировщики с работающими на максимальных оборотах двигателями тяжело поднимались в воздух.

Уже во время взлета разбились несколько самолетов. На аэродроме Бенпина один из «Либерейторов» так и не смог оторваться



Инструктаж штурманов 93BG, 31 июля 1943 г.



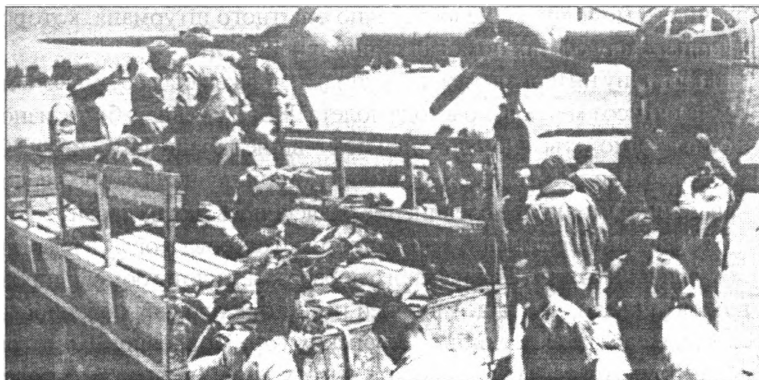
**Последнее предполетное совещание командиров экипажей 98BG,
вечер 31 июля 1943 г.**

от взлетной полосы и, выскочив за ее пределы, сгорел вместе со всем своим экипажем. В-24D 41-11768 «Kickaroo» из 98BG загорелся сразу же после взлета. Его командир первый лейтенант Роберт Неспор (Robert J. Nespor) попытался совершить аварийную посадку, но попал в плотное облако пыли, поднятой с земли стартовавшими один за другим самолетами. В условиях почти полного отсутствия видимости «Либерейтор» задел крылом за бетонную полосу и взорвался. Спасательной команде удалось спасти из горящих обломков только двух человек из его экипажа — штурмана второго лейтенанта Рассела Поливку (Russel W. Polivka) и бортстрелка сержанта Юджина Гарнера (Eugene R. Garner).

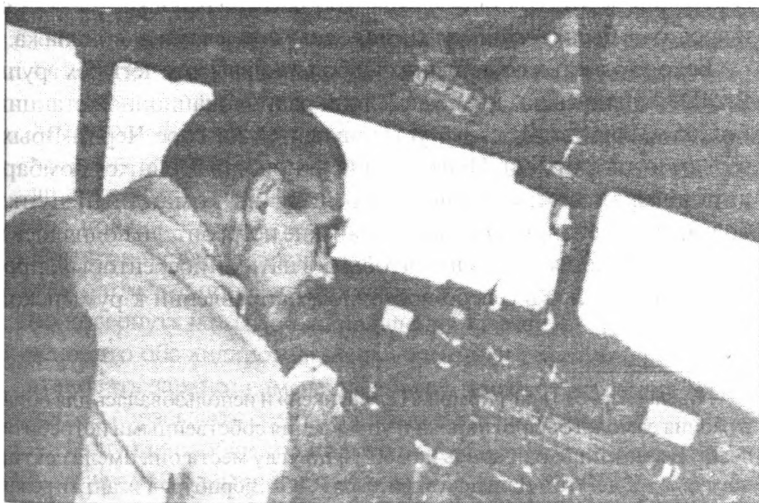
Однако эти потери не могли нарушить разработанный план, и спустя несколько десятков минут соединение «Либерейторов», соблюдая полное радиомолчание, на малой высоте летело на север. Во время полета над Средиземным морем из-за технических проблем с двигателями одиннадцать самолетов были вынуждены повернуть обратно. Основной причиной неполадок и отказов двигателей стал песок, поднятый в воздух во время взлета большого количества самолетов.

А вскоре экипажи 376BG, летевшие во главе боевого порядка соединения, стали свидетелями трагического и до сих пор неясного инцидента, который едва не положил конец всей операции. В-24D «Wongo Wongo» майора Флавелла, возглавлявший боевой порядок группы, без всякой видимой причины и не подавая никаких сигналов бедствия, неожиданно начал быстро валиться на крыло. Через несколько секунд «Либерейтор» упал в море и мгновенно ушел под воду. Весь его экипаж, включая первого лейтенанта Вильсона, погиб, и соединение осталось без штурмана.

В сложившейся ситуации место лидера должен был занять командир 376BG полковник Кеннет Комптон, однако его самолет находился в глубине боевого порядка группы. В бомбардировочной авиации было принято, что командир группы занимал лидирующую позицию, и столь необычное местонахождение самолета Комптона объяснялось только тем, что на борту его В-24D-85 42-40664 «Teggie Ann» находился командир 9-го бомбардировочного командования генерал Узал Энт, руководивший всей операцией «Приливная волна». В результате Комптон должен был «продираться» сквозь боевые порядки своего соединения, чтобы занять место лидера. Вся ответственность за точность навигации легла на



**Экипаж бомбардировщика B-24D из 376BG
перед рейдом на Плоешти,
утро 1 августа 1943 г.**



**Командир 9-го бомбардировочного командования
(IX Bomber Command)
генераль Узал Энт (Uzal G. Ent)
за штурвалом бомбардировщика B-24D**

плечи его молодого и недостаточно опытного штурмана, которому теперь в расчетах помогал лично генерал Энт.

По плану интервал между группами должен был составлять не более пятисот метров, но в ходе полета 98BG, имевшая более изношенные самолеты, а вместе с ней и летевшие позади 44BG и 389BG все более и более отставали от лидирующих групп. И скоро первоначально компактное соединение разделилось на две части.

Когда «Либереиторь» 376BG достигли острова Корфу и впереди показались контуры европейского побережья, пилоты бомбардировщиков увидели, что над Албанией находится плотная облачность, скрывающая даже вершины Динарских гор. Полковник Комптон отдал приказ своей группе набрать высоту, чтобы продолжить полет уже над облаками. То же самое затем сделали и летевшие следом самолеты 93BG, 44BG и 389BG. И только «Либереиторы» из 98BG были вынуждены искать разрывы в облачности, летя в непосредственной близости от горных склонов. Командир 98BG полковник Джон Кэн был вынужден пойти на этот рискованный шаг, чтобы еще больше не отстать от лидеров. Кроме того, бомбардировщики его группы до этого летали главным образом на небольших высотах и просто не были оснащены кислородными масками для экипажа.

Вскоре отметки от летевших на большой высоте четырех групп В-24D появились на экране немецкой радиолокационной станции FuG65 «Würzburg-Riese»¹, установленной на горе Черни-Врых, в 15 км южнее Софии. Информацию о приближающихся бомбардировщиках немцы срочно передали на командный пункт болгарской авиации. Однако болгарские истребители поднялись в воздух уже слишком поздно, чтобы догнать «Либереиторь», продолжавшие полет в северо-восточном направлении к румынской границе.

¹ Была разработана фирмой «Телефункен» и использовалась для обнаружения самолетов противника и управления собственными истребителями. Ее антенна вращалась на 360°, а по углу места она имела сектор поиска от -5° до +95°. Дальность действия РЛС «Вюрцбург-Гигант» в режиме поиска целей составляла 80 км, а в режиме определения курса цели — 50 — 60 км. Погрешность определения дистанции до цели составляла 100 метров, погрешность азимута 0,2°, а погрешность угла места от 4° до 16°. РЛС имела высоту 7,9 м и ширину 7,5 м и могла устанавливаться как стационарно, так и на железнодорожной платформе.

В 13.30 в точно запланированное время «Либерейторы» 376BG, снова летевшие на малой высоте, достигли Дуная и вышли в точку контроля времени. Полковник Комптон по внутренней связи вызвал своего хвостового бортстрелка, чтобы узнать, видит ли он самолеты остальных групп. Оказалось, что в пределах прямой видимости находятся только бомбардировщики 93BG полковника Эдисона Бэкера. После короткого совещания с генералом Энтон Комптон решил продолжать полет в направлении цели, не дожидаясь остальных трех групп, которые к этому моменту уже сильно отстали.

Через некоторое время «Либерейторы» 376BG и 93BG на высоте трехсот футов прошли над городом Питешти, служившим первым контрольным пунктом перед разворотом на цель. Следующим таким пунктом должен был стать находившийся в 70 км к северо-востоку город Флорешти, однако бомбардировщики до него так и не долетели. Когда впереди показался городок Тырговиште (Targoviște), расположенный всего в 47 км северо-восточнее Питешти, полковник Комптон ошибочно решил, что достиг второй контрольной точки и повернул на курс 120°, который, как планировалось, должен был вывести «Либерейторы» к цели. В оправдание Комптона можно сказать, что спутать с воздуха Флорешти и Тырговиште было очень просто — оба города располагаются на берегу рек и их с севера на юг пересекает железная дорога.

Первым ошибку обнаружил молодой штурман из экипажа Комптона, но полковник Комптон и генерал Энт были уверены, что разворот был сделан в нужный момент. И только, когда впереди показалась железнодорожная ветка Бухарест — Плоешти, они оба поняли, что действительно произошла ошибка. Полковник Комптон нарушил режим радиомолчания и сообщил всем экипажам о том, что произошла ошибка и что они все должны немедленно повернуть на север в направлении Плоешти. Поскольку стало ясно, что обе лидировавшие группы имеют минимальные шансы атаковать заранее намеченные цели, генерал Энт отдал пилотам приказ сбрасывать бомбы на объекты по собственному выбору.

Получив сообщение полковника Комптона, летевшие позади В-24D из 93BG во главе с полковником Эдисоном Бэкером сразу же круто повернули к дымам нефтеперерабатывающих заводов Плоешти, видевшимся на горизонте слева. В результате «Либерейторы» Бэкера вышли к Плоешти раньше, чем лидировавшая 376BG полковника Комптона, и не как планировалось с севера, а прямо с про-

тивоположной стороны. Когда бомбардировщики приблизились, зенитная артиллерия открыла сильнейший заградительный огонь. Пилоты просто не могли поверить своим глазам — по сообщениям разведки, противовоздушная оборона нефтепромыслов не должна была быть такой мощной. Однако теперь стало очевидно, что американская разведка ошиблась, и за год, прошедший после налета группы HALPRO, мощность противовоздушной обороны Плоешти была значительно усилена.

К 1 августа 1943 г. она включала 36 тяжелых и 16 легких зенитных батарей, имевших в своем составе 164 88-мм зенитных орудия и 210 20-мм и 37-мм зенитных установок. Непосредственно над районом нефтепромыслов в воздухе находился 71 аэростат заграждения, а по железнодорожной дороге курсировала т.н. гусеница — специальный железнодорожный состав с зенитными установками, который, передвигаясь вместе с атакующими самолетами, мог постоянно держать их в зоне своего огня. Как потом стало известно, в тот день противовоздушная оборона Плоешти выпустила 3552 снаряда калибра 88 мм и 56271 снаряд калибром 20 мм и 37 мм.

Для прикрытия района Плоешти румынская авиация выделила пять эскадрилий дневных истребителей и одну ночную истребительную эскадрилью, а Люфтваффе — три эскадрильи Bf-109F/G из I./JG4¹ гауптмана Франца Хана (Franz Hahn)² и две эскадрильи ночных истребителей Bf-110F-4 из IV./NJG6³ гауптмана Герберта Лютье — всего 108 самолетов, из которых 1 августа, правда, только 57 смогли подняться в воздух, так как оказалось, что почти половина пилотов были в отпусках. Общее управление противовоздушной

¹ Была сформирована 10.01.1943 г. в Мизиле, при этом в качестве четвертой эскадрильи в нее была включена 53-я румынская эскадрилья.

² 01.09.1940 г. обер-лейтенант Франц Хан был назначен командиром 2./JG77. 29.11.1940 г. эскадрилья была переименована в 11./JG51, и Хан оставался ее командиром до 31.07.1942 г. 10.01.1943 г. гауптман Хан был назначен командиром I./JG4, которая была сформирована на румынском аэродроме Мизил. Франц Хан погиб 22.01.1944 г. в бою над Италией. Всего на его счету было 17 побед, из которых 9 он одержал в боях на Восточном фронте.

³ Сформирована в мае 1943 г. в Румынии специально для защиты Плоешти от возможных ночных налетов. 10. и 12./NJG6 размещались на аэродроме Отопени, в нескольких километрах севернее Бухареста, а 11./NJG6 — на аэродроме Циличиштеа.

обороной осуществлялось из командного центра в Бухаресте, носившего кодовое наименование «Опера» и оснащенного немецкой РЛС дальнего радиуса действий «Freya».

И вот теперь первыми убедиться в мощи противовоздушной обороны Плоешти пришлось именно пилотам 93BG. Прямо впереди перед ними лежал нефтеперерабатывающий завод «Colombia Aquila», который по первоначальному плану был целью лишь четвертой «волны» бомбардировщиков. Когда до него оставалось еще около трех миль, В-24D 42-40994 «Hells Wench» полковника Бэкера, возглавлявший боевой порядок 93BG, получил четыре прямых попадания, причем последнее из них в кабину пилотов, и загорелся. Самолеты группы в тот момент летели над открытой ровной местностью. Бэкер и его второй пилот майор Джон Йерстад (John L. Jerstad) вполне могли, произведя аварийный сброс бомб, благополучно совершить вынужденную посадку, но тем не менее продолжали вести группу на цель.

Когда до завода оставалось несколько сот метров, «Либереитор» Бэкера получил пятое прямое попадание. Охваченный пламенем бомбардировщик, державшийся в воздухе лишь каким-то чудом, упорно летел вперед между крекинговых колонн. И только когда самолеты 93BG начали сбрасывать бомбы на цель, он предпринял отчаянную попытку набрать высоту. По мнению пилотов бомбардировщиков, летевших вслед за ним, это могло означать лишь одно — Бэкер и Йерстад пытались дать возможность своему экипажу выпрыгнуть на парашотах, поскольку внизу находился завод и вынужденная посадка была уже невозможна. Однако было уже поздно, и горящий «Либереитор», свалившись на крыло, врезался в землю, похоронив под своими обломками весь экипаж из десяти человек.

Накануне на предполетном совещании в ответ на вопрос кого-то из своих пилотов, что он будет делать, если его самолет подобьют, Бэкер сказал: *«Я поведу вас на Плоешти, даже если мой самолет развалится на части»*. И он до конца выполнил свое обещание. За налет на Плоешти полковник Эдисон Бэкер и его второй пилот майор Джон Йерстад были посмертно награждены высшей американской наградой — Медалью Почета (Medal of Honor).

Из пятнадцати «Либереиторов» майора Рамсея Поттса, которые имели задачу атаковать заводы «Standard Petrol» и «Unirea Speranta», двенадцать оказались вынужденными сбросить бомбы

на заводы «Phoenix Orion» и «Astra Romana», расположенные южнее Плоешти. Они планировались стать целью только для третьей «волны» бомбардировщиков. При этом зенитной артиллерией был сбит В-24D 42-40617 «Jose Caricoa», который врезался в здание женской тюрьмы Плоешти, тем самым вызвав дополнительные жертвы.

Всего 93BG потеряла в районе Плоешти десять «Либерейторов»¹, в т.ч. один из них разбился, столкнувшись с тросами аэростата заграждения. Из 101 человека, входившего в их экипажи, 75 погибли, а 26 попали в плен к румынам. Остальные бомбардировщики получили сильные повреждения. Так, например, В-24D 42-24226 «Utan Man» капитана Уолтера Стюарта (Walter T. Stewart), который после гибели Бэкера занял место ведущего, вернулся обратно с 365 пробоинами, а два «Либерейтора» на обратном пути совершили вынужденные посадки в Турции.

В то же время 376BG полковника Комптона потеряла только один В-24D 41-24294 «Brewery Wagon» капитана Джона Пальма (John D. Palm)². Когда в районе Тырговиште вся лидирующая группа вслед за самолетом полковника Комптона повернула на юго-восток, Пальм мгновенно понял ошибочность этого решения. Он решил продолжать полет прежним курсом на северо-восток, что сделать было несложно, так как его «Либерейтор» занимал позицию с левой стороны боевого порядка группы и мог легко выйти из него. Пальму удалось миновать зону наибольшей концентрации зенитного огня и сбросить свои бомбы на нефтеперерабатывающий завод, расположенный западнее Плоешти.

Только после этого его бомбардировщик получил несколько прямых попаданий зенитных снарядов, при этом погибли штурман Уильям Уайт (William M. Wright) и бомбардир Роберт Меррел (Robert W. Merril), а сам Пальм получил тяжелое ранение в правую ногу. Два двигателя «Либерейтора» загорелись, но пламя удалось сбить при помощи бортовой системы пожаротушения. Пальм пытался увести свой бомбардировщик подальше, когда его окончательно «добил» немецкий Вf-109G. Капитан Пальм совершил вынужденную посадку на кукурузное поле около Плоешти и вместе с семью членами своего экипажа, оставшимися в живых, попал в плен.

¹ Еще один бомбардировщик был сбит уже над Болгарией на обратном пути.

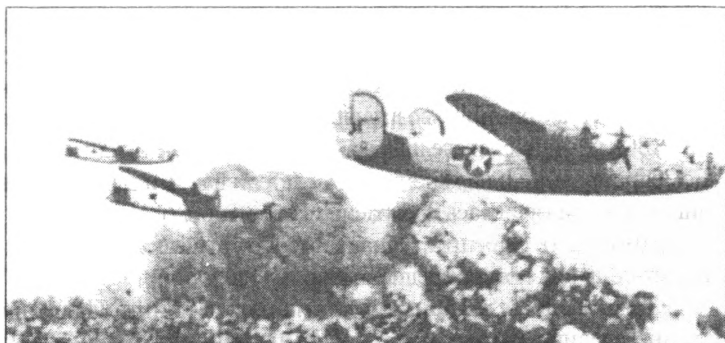
² Еще один самолет на обратном пути совершил вынужденную посадку в Турции.

Остальные три группы — 98, 44 и 389BG — вышли в точку контроля времени над Дунаем спустя двадцать минут после лидировавших групп. В отличие от Комптона полковник Джон Кэн, чей В-24D 41-11825 «Nail Columbia» возглавлял боевой порядок летевшей впереди 98BG, не ошибся и сделал разворот на цель точно над Флорешти. Бомбардировщики на малой высоте летели вдоль железнодорожной линии, которая являлась прекрасным ориентиром и должна была привести их точно к Плоешти. Однако именно этот факт и стал причиной новых больших потерь среди бомбардировщиков.

Как оказалось, по приказу с командного пункта ПВО, внимательно следившего за перемещениями групп бомбардировщиков при помощи РЛС и наземных постов, на железнодорожную ветку Флорешти — Плоешти была выслана уже упоминавшаяся выше «гусеница». И вот теперь «Либерейторы» оказались под кинжальным огнем зенитных орудий, размещенных на железнодорожных платформах этого состава. Между немецкими зенитчиками и бортстрелками бомбардировщиков развернулась настоящая дуэль. Наибольшие потери понесла 98BG, летевшая справа от железнодорожной линии, в то время как огонь в направлении 44BG, летевшей слева, был значительно менее успешным, поскольку в этом случае солнце светило прямо в глаза немецким зенитчикам.

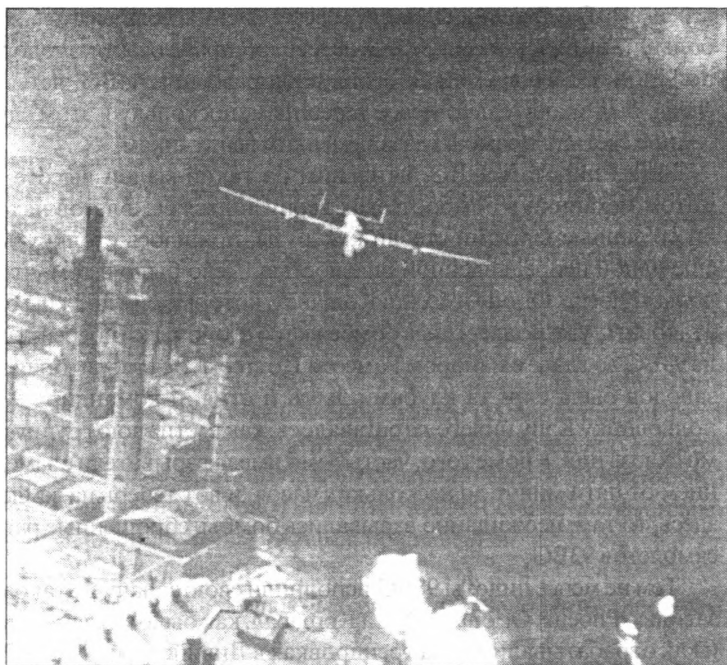
Затем пилотам 98BG, летевшим на такой малой высоте, что потом механики в бомбоотсеках вернувшихся самолетов находили срезанные винтами стебли кукурузы, пришлось столкнуться с еще одной непредвиденной опасностью. Дело было в том, что заводы «Phoenix Orion» и «Astra Romana», которые они должны были атаковать, уже подверглись бомбежке со стороны «Либерейторов» из 93BG во главе с майором Рамсеем Поттсом. Вся территория этих заводов была скрыта клубами дыма и огня, и командиру 98BG полковнику Кэну ничего не оставалось, как вести свою группу прямо сквозь них. Кроме того, часть бомб имела взрыватели с замедлением от пяти минут до нескольких часов, и вот теперь на земле, то здесь, то там, неожиданно взрывались бомбы, сброшенные ранее с самолетов 93BG.

Тем не менее пилоты 98BG исполнили свою задачу и атаковали заводы «Phoenix Orion» и «Astra Romana», как было запланировано и как отрабатывали это на тренировках в Ливийской пустыне. Уже на отходе от Плоешти группа была атакована немецкими и румынскими истребителями и потеряла четыре бомбардировщика.



«Либереиторы» из 98BG идут к цели.

**На переднем плане — В-24D 42-63758 «Lil Junghaid»,
в правом нижнем углу — взрыв сбитого В-24D 41-24197 «Tagalong»,
из его экипажа спаслись лишь пять человек**



**В-24D 42-40402 «Sandman» из 98BG
пролетает над горящим заводом «White IV»**

Половина «Либерейторов» 44BG во главе с полковником Леоном Джонсоном имела приказ нанести удар по заводу «Colombia Aquila». Самолеты 93BG раньше также бомбили и этот завод, и теперь в небо поднимались огромные столбы дыма, но Джонсон, как и полковник Кэн, упрямо вел свою группу прямо сквозь них¹. При этом его В-24D 42-23817 «Suzy Q» получил сильнейшие повреждения, пролетая над горящим заводом, а зенитной артиллерии и затем истребителям удалось сбить пять бомбардировщиков из его группы.

Вторая половина 44BG, которую возглавлял майор Джеймс Посей, в соответствии с разработанным планом атаковала завод «Creditul Miner», расположенный в местечке Брази. Этот объект не подвергся ударам со стороны первых двух «волн», и пилотам майора Посея ничто не мешало выполнить прицельное бомбометание. В результате новейший в Европе завод по производству высокооктанового авиационного бензина превратился в сплошное пожарище, правда, за это пришлось заплатить потерей двух «Либерейторов».

Полностью успешной была и атака завода «Stella Romana», находившегося в г. Кымпина, в 30 км северо-западнее Плоешти. При этом «Либерейтор» 389BG во главе с полковником Джеком Вудом, составлявшие последнюю пятую «волну», едва не ошиблись в выборе цели. Вскоре после того как в районе Питешти 389BG отделилась от остальных двух групп, с бомбардировщиков заметили крупный промышленный объект и легли на боевой курс. Однако это был не нефтеперерабатывающий, а цементный завод, расположенный около Тырговиште. Но полковник Вуд вовремя понял, что произошла ошибка, и, скорректировав курс, вывел свои бомбардировщики к г. Кымпина.

Там «Либерейторы» разделились на три группы, которые атаковали завод «Stella Romana» с трех разных сторон таким образом, чтобы взрывы бомб, сбрасываемых с головных самолетов, не закрывали видимость летящим позади. Во время захода на цель В-24 летели так низко, что оказались ниже зенитных орудий, размещенных на возвышенностях и на специальных деревянных башнях. Как и в ходе атак на Плоешти, между бортстрелками бомбардировщиков и зенитчиками шла настоящая дуэль.

¹ За налет на Плоешти командир 98BG полковник Джон Кэн и командир 44BG полковник Леон Джонсон были награждены Медалью Почета.



«Либейторы» из 44BG над целью



**Плотные клубы черного дыма над горящим заводом «White IV»,
сквозь которые едва видны «Либейторы» 98BG**

На В-24D 42-40753 «Eager Egle» первого лейтенанта Ллойда Хьюжеса (Lloyd D. Hughes) зенитными снарядами были пробиты крыльевые топливные баки. Боковые бортстрелки сержанты Малькольм Далтон (Malcolm C. Dalton) и Эдмонд Смит (Edmond H. Smith) сообщили своему командиру, что видят, как из поврежденных баков струйками вытекает горючее, но Хьюжес решил продолжать атаку.

В следующее мгновение после того, как были сброшены бомбы, языки пламени с земли достали до пробитых крыльев «Либерейтора», которые сразу же вспыхнули. Хьюжес направил самолет в долину реки Прахова, которая протекала вдоль западных окраин Кымпины, чтобы совершить там вынужденную посадку. Неожиданно прямо по курсу горящего как факел бомбардировщика оказался бетонный мост. В последний момент Хьюжес и второй пилот Чарльз Халл (Charles T. Hull) попытались немного набрать высоту, но было уже поздно, и через несколько секунд «Либерейтор» взорвался. Из всего экипажа катастрофу пережили только три человека — боковой бортстрелок Эдмонд Смит, хвостовой бортстрелок Томас Хофф (Thomas A. Hoff) и штурман Сидней ПEAR (Sidney A. Pear), однако последний вскоре умер от полученных ранений ¹.

На отходе «Либерейторы» 389BG были атакованы истребителями. Однако, поскольку они сохранили плотный боевой порядок, это позволило им успешно отбивать атаки «Мессершмиттов». Один истребитель из I/JG4 был сбит и врезался в землю, а еще два были подбиты и, оставляя позади себя дымные шлейфы, ушли в сторону своего аэродрома в Мизиле. Всего 389BG потеряла над Румынией четыре бомбардировщика, и еще два на обратном пути совершили вынужденные посадки на территории Турции.

Надо отметить, что ошибка полковника Комптона, как ни странно, все же имела и один положительный момент. Когда на командном пункте противовоздушной обороны узнали о неожиданном повороте лидирующей группы бомбардировщиков, там решили, что основной целью налета является Бухарест. Поэтому было решено разделить истребители — уже поднявшиеся в воздух Вf-109F-4 из I/JG4 ² во главе с гауптманом Вильгельмом Штейн-

¹ Первый лейтенант Ллойд Хьюжес затем был посмертно награжден Медалью Почета.

² Была сформирована в Мизиле в августе 1942 г. на основе Ölschutzstaffel/JG77.

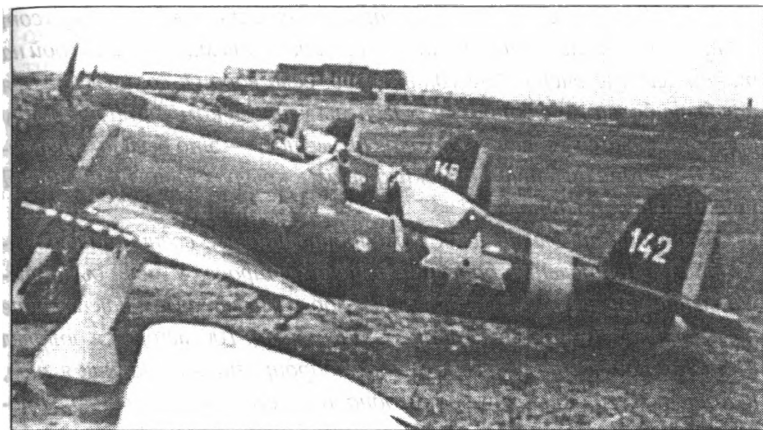
маном (Wilhelm Steinmann)¹, взлетевшие по тревоге с аэродрома Мизил, в 35 км северо-восточнее Плоешти, были направлены в район нефтепромыслов, а румынские истребители оставлены для прикрытия Бухареста. Когда стало ясно, что главная и единственная цель американских бомбардировщиков Плоешти, было поздно. Собрать истребители вместе для массированной атаки бомбардировщиков уже было невозможно, и они были вынуждены действовать небольшими разрозненными группами.

В 13.20 с аэродрома Пипера (Pipera), расположенного около Бухареста, взлетели 12 IAR-80В из Gr.6 Vân. Спустя тридцать минут западнее Бухареста в районе Кривина — Периш (Periş) — Буфтя (Buftea) они атаковали «Либерейторы» из 376BG, которые в тот момент летели в направлении Бухареста. Адьютант Аурел Влэдэреану (Aurel Vlădăreanu) сбил один В-24, а адъютант Думитру Илие одержал две вероятных победы. Оба подбитых им бомбардировщика загорелись, но продолжали упорно держаться в воздухе и, в конце концов, пересекли румынскую границу. Вероятно, они совершили вынужденную посадку на территории нейтральной Турции.

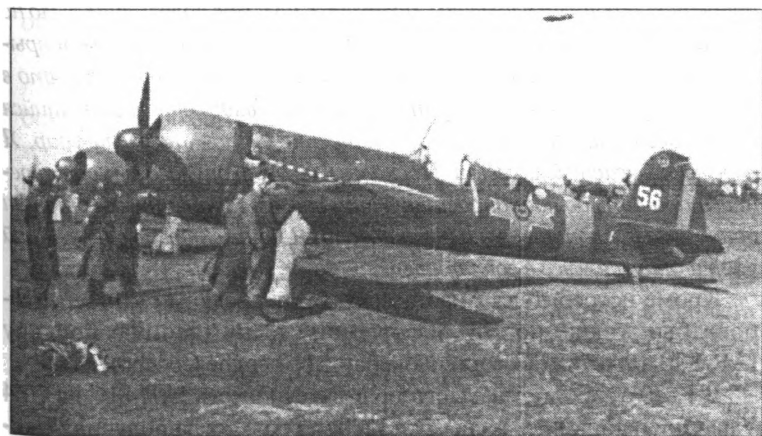
Самого большого успеха добился локотенент Карол Анастасеску (Carol Anastasescu), сбивший сразу два «Либерейтора», причем последнего из них — тараном. Он затем вспоминал:

«Утром 1 августа 1943 г. я дежурил на аэродроме Пипера, замечая своего товарища Теодора Николаеску, который был на свадьбе своей сестры. После того как самолеты были выкачены из ангаров, мы спокойно расселись в мягких шезлонгах и задремали, потому что дежурство обычно проходило скучно. В 10.25 мы получили приказ о приведении в наивысшую готовность и около одиннадцати заняли свои места в самолетах. В течение более двух часов мы сидели в кабинках под палящим солнцем.

¹ 32.01.1944 г. он был назначен командиром I/JG4. В марте 1945 г. группа была распущена, и гауптман Штейнман прибыл в III./EJG2. Летая на Me-262, он одержал четыре победы — 12 и 15 марта сбил по одному В-17, а 18 марта — два Р-51. 28.03.1945 г. он был награжден Рыцарским Крестом. Всего же на счету гауптмана Штейнмана было 44 победы, из них 42 он одержал в боях на Западном фронте, в т.ч. на его счету было семь В-17 и В-24. В ходе Второй мировой войны он совершил 234 боевых вылета, из них 54 в качестве пилота бомбардировщика.



**Истребители IAR-80B из Gr.9 Vân.,
аэродром Пипера, август 1943 г.**



Истребители IAR-80A, 1943 г.

В 13.20 мы взлетели, получив приказ лететь на высоте двухсот метров, что было очень странно, так как вести маневренный бой на такой высоте очень затруднительно, если вообще возможно. Для нас было большим сюрпризом, когда мы увидели компактную группу бомбардировщиков, летевших еще ниже нас, — это были американские В-24. Они шли практически крылом к крылу, словно на параде. Я приказал начать атаку.

Когда мы приблизились к бомбардировщикам, возник ошеломляющий заградительный барьер из огненных трасс. У меня было впечатление, что все они нацелены мне в лоб, и я чувствовал, как по спине катятся капли холодного пота. С дистанции 100 метров я открыл огонь по той части левого крыла бомбардировщика, где, как я знал, находились его топливные баки, однако ничего не происходило. Чтобы уйти из-под огня бортстрелков «Либерейтора», я быстро ушел вниз и едва не врезался в землю.

Когда я смог набрать высоту, бомбардировщики уже были под мощным огнем зенитной артиллерии, размещенной вокруг Плоешти. Несколько нефтеперерабатывающих заводов были в огне. Это было подобно аду. Я сблизился с тем же самым В-24 и снова прицелился в то же самое место левой плоскости, но опять ничего не произошло. В тот же самый момент я почувствовал мощный удар в свой самолет.

Пытаясь набрать высоту, я успел увидеть, как мой бомбардировщик, объятый пламенем, идет вниз, но и мое положение было не лучшим. Я открыл фонарь, но высота была около 50 метров, и прыгать было нельзя. Начал медленно набирать высоту, ожидая, что в любую секунду самолет может взорваться. Увидел приближающийся В-24, который, вероятно, хотел нанести заключительный удар. Я пережил ужасный момент. Поскольку не было другого выхода, я решил таранить бомбардировщик и тем самым закончить все это. Он попробовал уклониться, но было поздно. Я почувствовал сильнейший удар и очнулся уже в госпитале».

Кроме истребителя Анастасеску, бортстрелками «Либерейторов» был также подбит и совершил вынужденную посадку IAR-80В адъютанта Георге Кокебаша (Gheoghe Cocebaş).

В 13.30 с аэродрома Тыргшор взлетели шесть IAR-81С из Gr.4 Vâp. Они находились на высоте 1200 метров, когда получили с командного пункта «Опера» приказ снизиться до ста метров. Вскоре

они увидели «Либерейторы», уже сбрасывавшие бомбы на Плоешти, и атаковали их. Аdjютант Иоан Никола (Ioan Nicola) сбил один В-24, который упал южнее деревни Ожрезэни (Ogrezeni). Аdjютант Иоан Босинкеану (Ioan Bosinceanu), атаковавший другой бомбардировщик, успел лишь вывести из строя башню верхнего бортстрелка, прежде чем на его истребителе закончились боеприпасы.

Все шесть IAR-81С вернулись на аэродром, и в 15.30 четыре из них снова поднялись в воздух, чтобы атаковать возвращавшиеся бомбардировщики. В районе Скровиштеа (Scroviștea) сублокотенент Криту И. Криту (Cristu I. Cristu) сбил один В-24, а на счету локотенента Иона Бэрладеану (Ion Bârladeanu) было сразу два «Либерейтора», упавших западнее местечка Билкиурешти (Bilciurești) и северо-восточнее деревни Контешти-де-Сус (Conțești de Sus).

С аэродрома Мизил поднялось дежурное звено Вf-109F из Esc.53 Vân., которая в январе 1943 г. после формирования I./JG4 вошла в ее состав в качестве четвертой эскадрильи под обозначением 4./JG4¹. В состав этого звена входили сублокотенент Флориан Замфиреску (Florian Zamfirescu), аdjютанты Иоан Мага (Ioan Maga), Думитру Энкиою (Dumitru Encioiu) и Николаэ Скули (Nicolae Sculi). Взлетев по тревоге, они в 14.13 установили контакт с «Либерейторами». Однако к этому времени запас топлива на истребителях уже подходил к концу, и потому, выполнив одну атаку, они повернули обратно.

После дозаправки «Мессершмитты» снова поднялись в воздух и атаковали бомбардировщики, уже возвращавшиеся обратно после бомбежки Плоешти. Аdjютанты Мага и Энкиою сбили по одному В-24, а сублокотенент Замфиреску повредил третий. При этом на «Мессершмитте» Энкиою снова закончилось горючее и он совершил вынужденную посадку.

С аэродрома Цилиштеа на перехват бомбардировщикам были направлены четыре Вf-110С из Esc.53 Vân.d.n., однако только один из них смог атаковать противника. В 26 км западнее Бухареста в районе поселка Болинтин-Вале (Bolintin Vale) «Мессершмитт» ка-

¹ В декабре 1943 г. 53-я эскадрилья была выведена из состава I./JG4, и в июне 1944 г. в Италии была сформирована новая 4./JG4, уже укомплектованная немецкими пилотами.

питана Марина Гхика (Marin Ghica) вместе с одиночным Bf-109С атаковал два В-24, летевших на высоте 300 метров. В результате его атаки один из двигателей на левой плоскости «Либерейтора» загорелся. Гхика сделал повторный заход и обстрелял другой двигатель бомбардировщика, но в момент выхода из атаки попал под сконцентрированный огонь бортстрелков. «Мессершмитт» получил серию попаданий, и пламя быстро охватило кабину. Гхика попытался набрать высоту, после чего отдал приказ покинуть самолет. Его радиооператор благополучно приземлился, а сам Гхика был затем найден с нераскрывшимся парашютом.

Всего 1 августа 1943 г. румынские пилоты сбили девять и повредили три В-24. Румынская авиация потеряла два истребителя, и еще два получили повреждения, один пилот погиб и один был тяжело ранен. Пилоты Люфтваффе сбили семь и повредили девять «Либерейторов», потеряв при этом три Bf-109G.

Обратно «Либерейторы», принимавшие участие в операции «Приливная волна», добирались уже кто как мог — небольшими группами или поодиночке. Восемь наиболее сильно поврежденных самолетов, не имевшие шансов дотянуть до своих аэродромов, были вынуждены совершить посадки на территории нейтральной Турции, где их экипажи были интернированы. 23 бомбардировщика приземлились на английских аэродромах на островах Кипр и Мальта и на аэродромах в южной части Сицилии, которая к этому времени уже находилась в руках союзников¹.

Самолеты, направлявшиеся на Кипр, летели туда по кратчайшему пути через турецкую территорию. Одним из них был В-24D 41-23933 «Sweet Adeline» первого лейтенанта Станислауса Подолока (Stanislaus J. Podolok) из 389BG. Уже над Турцией он догнал «Либерейтор» из 98BG, который на трех двигателях тоже тянул в сторону Кипра. Рация на нем была выведена из строя, и потому пилотам пришлось вести переговоры при помощи сигнальной лампы, передавая ею сигналы азбуки Морзе. Оба пилота решили держаться вместе, что, как оказалось, было правильным решением. Вскоре в воздухе появились турецкие истребители P-40С, которые попытались заставить бомбардировщики совершить посадку на

¹ Англо-американские войска высадились на Сицилии 10 июля и к 17 августа 1943 г. полностью овладели островом.

своим аэродроме. В ответ пулеметы обоих «Либерейторов» развернулись в их сторону, красноречиво давая понять турецким пилотам, что американские экипажи не намерены подчиняться их требованиям. Видимо, ни одна из сторон не хотела дальнейшего углубления конфликта, и потому турецкие истребители повернули назад, а В-24 беспрепятственно покинули воздушное пространство Турции и вскоре приземлились на английском аэродроме около Никосии.

На своих базах на ливийском побережье приземлились в общей сложности 88 самолетов, из которых 53 имели различные повреждения. Количество вернувшихся самолетов в группах было различным. Так, например, из 17 «Либерейторов» из 66 и 67BS 44BG, которые рано утром поднялись с аэродрома Бенина, обратно вернулись только два — В-24D 42-23817 «Suzy Q» полковника Джонсона и В-24D 41-24229 «Buzzin Bear» капитана Билла Камерона (Bill Cameron)¹. Остальные бомбардировщики этих эскадрилий были сбиты или приземлились на других аэродромах. Последним самолетом, приземлившимся в Бенгази, стал В-24D 41-24121 «Liberty Lad» Кентона Макфарланда (Kenton D. McFarland) из 93BG, прошедший в воздухе 13 часов 45 минут. Он смог дотянуть до побережья Северной Африки на двух двигателях, а его экипаж, чтобы максимально облегчить самолет, демонтировал и выбросил за борт все, что только было можно. При этом, поскольку оба работавших двигателя находились на одном крыле, бортмеханик и бомбардир всю обратную дорогу помогали пилотам удерживать педали рулей направления, чтобы не дать «Либерейтору» завалиться на крыло.

Всего 1 августа 1943 г. из 172 В-24D, принимавших участие в операции «Приливная волна», были потеряны 53 самолета, что составило 31%. 310 человек из экипажей бомбардировщиков погибли, а 200 человек попали в плен. Поскольку большинство самолетов были сбиты над территорией Румынии, то соответственно и большая часть из оставшихся в живых летчиков попала в плен к румынам, которые для их содержания создали в местечке Тимидул-де-Жос (Timidul de Jos) специальный лагерь.

¹ Он участвовал в налете на Плоешти в качестве добровольца, поскольку уже совершил положенное число боевых вылетов и мог возвращаться домой.

Несмотря на то что первые две «волны» бомбардировщиков не смогли атаковать запланированные цели, операция «Приливная волна» была признана успешной¹. В результате налета общий объем производства нефтеперерабатывающих заводов Плоешти сократился более чем наполовину и составил всего 46% от прежнего объема. Полностью был уничтожен завод «Creditul Miner» — единственный в Румынии производитель высокооктанового авиационного бензина. Завод «Colombia Aquila» был выведен из строя на одиннадцать месяцев, восстановление завода «Astra Romana» заняло семь месяцев, а завод «Stella Romana» не работал до декабря 1943 г. Меньше всего пострадал завод «Concordia Vega», но и он смог выйти на прежний объем производства только через шесть недель.



В-24D 41-23782 «Boiler Maker II» из 98BG, совершивший вынужденную посадку на кукурузное поле в районе Плоешти. После ремонта его в декабре 1943 г. перегнали на заводской аэродром фирмы IAR в Брашове, где он использовался для тренировок пилотов немецких и румынских истребителей

¹ Необходимо отметить, что никто и никогда не предъявлял претензий к командиру 376BG полковнику Кеннету Комптону за сделанную им несвольную ошибку, которая едва не поставила под угрозу всю операцию. Одно дело рисовать стрелки на картах в тиши штабных кабинетов и совсем другое принимать решения в реальной боевой обстановке.

После налета на Плоешти командование румынской авиации приняло решение отозвать с Восточного фронта Gr.7 Vâp., чей боевой опыт теперь мог пригодиться при отражении последующих налетов. Ее место должна была занять Gr.9 Vâp., которая в тот момент проходила переподготовку на Bf-109G. И уже 14 августа первые десять пилотов Gr.9 Vâp. прибыли на Восточный фронт.

К концу лета 1943 г. в составе 1-го авиакорпуса было 22 эскадрильи, располагавшие 260 самолетами. После того как в сентябре советские войска взяли Мариуполь, основной базой корпуса стал аэродром в Мелитополе. К 22 сентября советские войска освободили Донбасс, вышли в район Запорожья и к реке Молочной. После короткой паузы войска Юго-Западного и Южного фронтов¹ продолжили наступление и 24 октября взяли уже Мелитополь.

Тем временем 23 октября в Херсон, куда перебазировались самолеты 1-го авиакорпуса, из Румынии прибыла остальная часть Gr.9 Vâp. Однако, видимо, из-за того, что американская авиация пока не собиралась больше бомбить Плоешти, планы румынского командования изменились. В результате четырнадцать лучших пилотов Gr.7 Vâp. вместо того, чтобы вернуться в Румынию, остались на Восточном фронте, просто перейдя в состав Gr.9 Vâp.

В конце октября румынская 24-я пехотная дивизия оказалась блокированной на узкой полоске земли между Перекопским перешейком и г. Геническом. Ей на помощь были брошены Hs-129B-2 из Gr.8 Asalt, базировавшиеся теперь в Херсоне. Совершая ежедневно по 16 боевых вылетов, пилоты группы выполнили поставленную задачу — 24-я дивизия смогла пробиться на запад и соединиться с частями 6-й немецкой армии².

К 1 ноября 1943 г. советские войска вышли к устью Днепра, в результате чего 17-я немецкая армия под командованием генерал-oberста Эрвина Янеке (Erwin Janeske) и семь румынских дивизий оказались блокированными в Крыму. Командующий группой

¹ Затем были переименованы в 3-й и 4-й Украинский фронты.

² После того как в зимой 1942 — 43 г. «старая» 6-я армия во главе с генерал-фельдмаршалом Фридрихом фон Паулюсом была разгромлена под Сталинградом, 05.03.1943 г. была сформирована «новая» 6-я армия под командованием генерал-oberста Карла Холлидта (Karl Hollidt).



**Константин Богдае (Constantin Boghean) из Gr.8 Asalt
в кабине Hs-129B-2 перед боевым вылетом,
30 ноября 1943 г.**



**Hs-129B-2 из Gr.8 Asalt,
Восточный фронт, весна 1944 г.**

армий «А» генерал-фельдмаршал Эвальд фон Клейст (Ewald von Kleist)¹ предложил немедленно подготовить их прорыв на север, но Гитлер приказал защищать Крым «*при любых обстоятельствах и любыми средствами*».

Помимо снабжения отрезанных в Крыму частей морским путем, было решено организовать доставку необходимых грузов и по воздуху. Для этого на аэродромах в районе Одессы было создано специальное транспортное командование. Наряду с самолетами Люфтваффе в него вошли и 18 Ju-52/3m из Esc.105 и Esc.107, а также спешно сформированная Esc.106, в которую из учебных подразделений собрали старые SM.79B, Bloch MB.210, Potez-63 и Potez-543.

Зимой — весной 1944 г. в ходе боев в Бессарабии 1-й авиакорпус понес тяжелые потери. Ко 2 марта в его составе осталось всего 59 самолетов, и потому в течение апреля — мая он был усилен Gr.7 Vân. и Gr.6 Bomb., которая была перевооружена Ju-87D-3/5.

¹ Родился 08.08.1881 г. в г. Браунфельс (Braunfels). 13.09.1901 г. фон Клейст в звании фанен-юнкера начал службу в составе 3-го полка полевой артиллерии. 18.08.1902 г. он получил звание лейтенанта, в январе 1910 г. — звание обер-лейтенанта, а в марте 1914 г. — звание ритмейстера (гауптмана). 04.10.1914 г. фон Клейст был награжден Железным Крестом 2-го класса, а 27.01.1915 г. получил Железный Крест 1-го класса. После окончания Первой мировой войны он продолжал служить в рейхсвере. В июле 1921 г. ему было присвоено звание майора, 01.12.1926 г. — звание оберстлейтенанта, 01.10.1929 г. — звание оберста, 01.10.1932 г. — звание генералмайора, 01.12.1933 г. — звание генераллейтенанта. В 1932 — 35 гг. фон Клейст командовал кавалерийской дивизией. 01.08.1936 г. он получил звание генерала кавалерии и был назначен командующим 8-м военным округом. Весной 1940 г. в ходе боевых действий в Западной Европе генерал фон Клейст командовал 22-м армейским корпусом, также известным, как «Танковая группа Клейста». 15.05.1940 г. он был награжден Рыцарским Крестом, а 19.07.1940 г. ему было присвоено звание генерал-оберста. С началом боев на Восточном фронте фон Клейст командовал 1-й танковой группой, которая затем 05.10.1941 г. была переименована в 1-ю танковую армию. 17.02.1942 г. он был награжден Дубовыми Листьями к Рыцарскому Кресту (№.72). С 10.09.1942 г. по 25.03.1944 г. фон Клейст был командующим группой армий «А». 01.02.1943 г. ему было присвоено звание генерал-фельдмаршала, а 30.03.1944 г. он был награжден Мечами к Рыцарскому Кресту (№.60). В конце Второй мировой войны фон Клейст был взят в плен англичанами, которые затем в 1948 г. передали его советским властям. 16.10.1954 г. Эвальд фон Клейст умер в тюрьме в г. Владимире.

3 марта 1944 г. 1-й, 2-й, 3-й и 4-й Украинский фронты, в состав которых входили 11 танковых и 8 механизированных корпусов, 171 стрелковая, 9 кавалерийских и 8 воздушно-десантных дивизий, 12 отдельных танковых и одна отдельная стрелковая бригада, начали мощное наступление с целью окончательно освободить Правобережную Украину. В результате линия фронта, проходившая всего в 90 км от блокированных в Крыму частей, начала отходить все дальше на запад. 27 марта части немецкой группы армий «А»¹ оставили Николаев и продолжали отступать к Одессе.

27 марта маршал Антонеску направил Гитлеру письмо, в котором предложил пока не поздно оставить Крым: *«До эвакуации Одессы теперь есть последняя благоприятная возможность эвакуировать Крым. Позже это можно будет сделать с большим трудом»*. Однако в тот же день на совещании с командующими группами армий Гитлер заявил, что Крым необходимо удерживать и дальше.

28 марта передовые советские части, форсировав реку Прут, вступили на территорию Румынии. Наземные боевые действия впервые с 22 июня 1941 г. были перенесены на территорию противника. 1-й авиакорпус генерала де эскадра Эманоила Ионеску (Emanoil Ionescu)² получил приказ поддерживать армейскую группу генерала Петрэ Думитреску, ведущую бои в Бессарабии, а для защиты Черноморского побережья Румынии и устья Дуная в начале апреля был создан 2-й авиакорпус (Corpul 2 Aerien). Поскольку в него вошли самолеты румынского производства и устаревшие самолеты, полученные когда-то из-за границы, его боевая мощь была гораздо ниже, чем у 1-го авиакорпуса.

¹ 07.04.1944 г. была переименована в группу армий «Южная Украина». В сентябре 1944 г. на основе группы армий «Северная Украина» была создана «новая» группа армий «А», которая затем 26.01.1945 г. была переименована в группу армий «Центр».

² 10.05.1944 г. он был награжден немецким Рыцарским Крестом. Всего же эту награду получили 43 иностранных военнослужащих — 17 румын, по девять итальянцев и венгров и по два испанца, словака, финна и японца. После того как к власти в Румынии пришли коммунисты, Ионеску был арестован и отдан под суд, который приговорил его к смертной казни. 13.07.1949 г. приговор был приведен в исполнение.



**Румынский Hs-129B-2,
сбитый советской зенитной артиллерией,
Восточный фронт, апрель 1944 г.**



**Истребитель IAR-81C,
аэродром Леордени, весна 1944 г.**

Утром 8 апреля 1944 г. войска 4-го Украинского фронта и Отдельной Приморской армии, которых поддерживали самолеты 4-й воздушной армии, корабли Черноморского флота и Азовской военной флотилии, начали наступление на позиции немецких и румынских войск в районе Сиваша. Уже в первый день им удалось прорвать фронт в полосе обороны румынской 10-й пехотной дивизии. 11 апреля советские войска взяли Джанкой, и положение создалось угрожающее. Поэтому на следующий день командующий группой армий «Южная Украина» генерал-oberst Фердинанд Шёрнер (Ferdinand Schörner)¹ отдал приказ об отводе 17-й армии и румынских частей к Севастополю для последующей эвакуации из Крыма.

План эвакуации из Крыма под кодовым наименованием «Адлер» («Adler») был разработан в начале апреля. Он предусматривал ускоренный отход немецких и румынских войск в укрепленный район Севастополя, который затем предполагалось удерживать в течение трех недель до полного завершения эвакуации. В нем, в частности, говорилось: *«Эвакуацию материального имущества из Крыма осуществить невозможно. Тем не менее необходимо вывести как можно большее количество вооружения, боевой техники и продовольствия в крепость, чтобы иметь возможность вести длительные бои в Севастополе».*

¹ Родился 12.05.1892 г. в Мюнхене. В ноябре 1911 г. Шёрнер начал свою военную карьеру в звании рядового в составе 12-го Баварского гвардейского пехотного полка. В августе 1912 г. он получил звание унтер-офицера, в мае 1913 г. — звание фельдфебеля, а в ноябре 1914 г. ему было присвоено звание лейтенанта резерва. В ходе Первой мировой войны Шернер был награжден Железным Крестом 1-го и 2-го классов, а 05.12.1917 г. за бои на итальянском фронте получил орден Pour le Merite. В июле 1918 г. ему было присвоено звание обер-лейтенанта. После окончания Первой мировой войны Шёрнер продолжал служить в рейхсвере. В августе 1926 г. он получил звание гауптмана, в августе 1934 г. — звание майора, в марте 1937 г. — звание оберст-лейтенанта, в январе 1940 г. — звание оберста, а в августе 1930 г. — звание генерал-майора. 20.04.1941 г. командир 6-й горнострелковой дивизии генерал-майор Шёрнер за бои в Греции получил Рыцарский Крест. В 1942 — 43 гг. он командовал 19-м горнострелковым корпусом, действовавшим в Лапландии. В январе 1942 г. ему было присвоено звание генерал-лейтенанта, а уже в мае того же года — звание генерала горнострелковых войск. 16.11.1943 г. генерал Шёрнер возглавил 40-й танковый корпус и 17.02.1944 г. был награжден Дубовыми

Однако теперь осуществить этот план, как и опасался Антонеску, было гораздо труднее, поскольку еще 10 апреля советские войска взяли Одессу, и теперь единственной базой снабжения остался румынский порт Констанца. Всего с 12 апреля по 12 мая 1944 г. немецкие и румынские транспортные самолеты, садившиеся по ночам на временных взлетно-посадочных полосах в районе Севастополя, эвакуировали оттуда 21457 человек, среди которых было 16387 раненых. За это же время корабли немецкого и румынского флотов вывезли в Констанцу около 130 тыс. человек, в т.ч. 36,5 — 39,9 тыс. румынских солдат и офицеров, 11358 гражданских лиц и 15391 т.н. восточных добровольцев.

2 мая 1944 г. части 7-й гвардейской армии и 5-й танковой армии попытались прорвать оборону 4-й румынской армии в районе г. Яссы, но встретили упорное сопротивление. Одним из главных факторов, сдерживавших их наступление, стали активные действия немецкой и румынской авиации. При этом боевые вылеты совершали даже устаревшие самолеты из 2-го авиакорпуса — IAR-39, использовавшиеся в качестве легких бомбардировщиков, а также PZL P.37 из Gr.4 Bomb. (Esc.76 Bomb., Esc.77 Bomb.) и JRS-79B из Gr.2 Bomb. (Esc.73 Bomb., Esc.74 Bomb.). Так, 3 мая P-39 из 508-го ИАП 205-й ИАД¹ сбили бомбардировщик PZL P.37 из Esc.76 Bomb.

Листьями к Рыцарскому Кресту (Nr.398). 25.03.1944 г. он был назначен командующим группой армий «А», которая затем 31.04.1944 г. была переименована в группу армий «Южная Украина». 01.04.1944 г. Шёрнеру было присвоено звание генерал-oberста, а 28.04.1944 г. он был награжден Мечами к Рыцарскому Кресту (Nr.93). С 25.07.1944 г. по 17.01.1945 г. Шёрнер командовал группой армий «Норд» в Курляндии и 01.01.1945 г. был награжден Бриллиантами к Рыцарскому Кресту (Nr.23). Затем он был командующим группой армий «Центр», и 05.04.1945 г. ему было присвоено звание генерал-фельдмаршала. После капитуляции Третьего рейха Шёрнер на самолете перелетел в Австрию, где сдался в плен американцам, но уже 15.05.1945 г. был выдан ими советским властям. Шёрнер был приговорен к 10 годам тюремного заключения и был освобожден лишь 17.01.1955 г. В 1957 г. уже суд Мюнхена, признав Шёрнера виновным в гибели тысяч немецких солдат, приговорил его к четырем с половиной годам тюремного заключения. Умер Фердинанд Шёрнер 02.07.1963 г. в Мюнхене.

¹ ИАД — истребительная авиационная дивизия. В мае 1944 г. в состав 205-й ИАД подполковника Л. И. Гореляда входили 129-й Гв. ИАП, 438-й и 508-й ИАП.

В течение 2 — 6 мая самолеты 4-го воздушного флота Люфтваффе и румынской авиации совершили около четырех тысяч боевых вылетов, в то время как самолеты противостоявшей им советской 5-й ВА¹ генерал-полковника С. К. Горюнова — только 1970 вылетов. В такой ситуации командованию 2-го Украинского фронта стало ясно, что наступление не будет иметь успеха, и войскам был отдан приказ перейти к обороне. Это позволило немецкой группе армий «Южная Украина» и румынской армейской группе генерала Петрэ Думитреску в течение мая не только укрепить свои позиции, но и, проведя перегруппировку своих сил, подготовить контрнаступление.

Утром 30 мая 1944 г. десять немецких и румынских дивизий, в числе которых было четыре танковых, предприняли контрнаступление с целью отбросить советские войска за реку Прут. В первом эшелоне наступали немецкий 40-й танковый корпус генерала Отто фон Кнобельсдорфа (Otto von Knobelsdorff) и румынский 4-й армейский корпус, которые при поддержке авиации попытались прорвать советскую оборону севернее г. Яссы на стыке позиций 27-й и 52-й армий. В течение дня самолеты 4-го воздушного флота Люфтваффе совершили свыше 2000 вылетов, самолеты румынского 1-го авиакорпуса — 476 вылетов, в то время как самолеты советской 5-й ВА выполнили только 703 вылета.

С самого раннего утра над узким участком фронта севернее Ясс развернулись ожесточенные воздушные бои. Поскольку командование 5-й ВА первоначально посылало на патрулирование над линией фронта группы всего из 6 — 8 истребителей, то большинство воздушных боев проходило при численном преимуществе немецких и румынских самолетов. В результате были сбиты 36 советских самолетов, в т.ч. пятнадцать Р-39 из 205-й ИАД 7-го ИАК²: 508-й ИАП потерял четыре самолета, 438-й ИАП — пять, а 129-й Гв.И-АП — шесть.

¹ ВА — воздушная армия. В мае 1944 г. в состав 5-й ВА входили: 4-й ИАК (истребительный авиакорпус) генерал-майора И. Д. Подгорного, 7-й ИАК генерал-майора А. В. Утина, 1-й Гв.ШАК (штурмовой авиакорпус) генерал-лейтенанта В. Г. Рязанова, 2-й ШАК генерал-лейтенанта В. В. Степичева, 2-й Гв.БАК генерал-майора И. С. Полбина и 312-я НБАД (ночная бомбардировочная авиадивизия) полковника В. П. Чапанова.

² В мае 1944 г. в состав 7-го ИАК входили: 9-я Гв.ИАД подполковника А. И. Покрышкина, 205-я ИАД и 304-я ИАД полковника А. И. Грисенко.

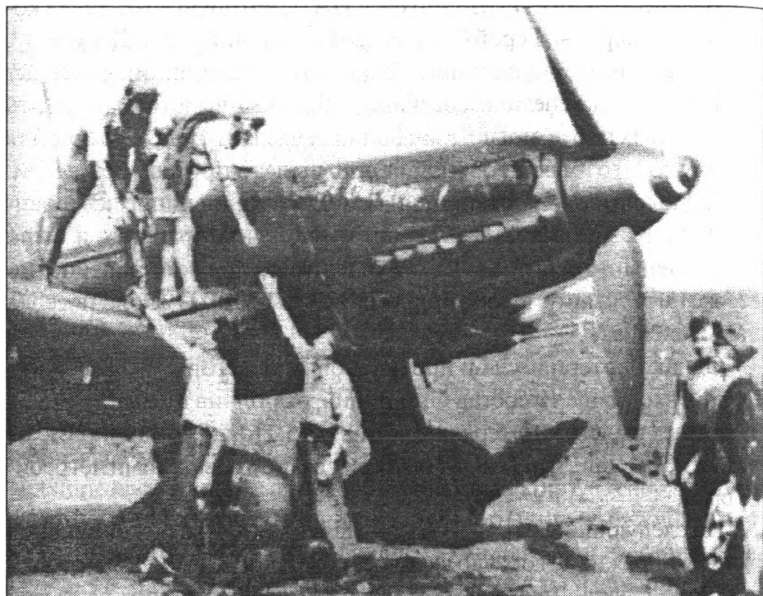
Из «шестерки» Р-39 из 129-го Гв.ИАП, которую возглавлял командир эскадрильи Герой Советского Союза капитан Н. Д. Гулаев ¹, в тот день не вернулись пять самолетов. Младший лейтенант С. В. Акиншин, успевший совершить 70 боевых вылетов и одержать семь личных побед, погиб, а младший лейтенант Н. И. Громов, для которого это был первый боевой вылет, пропал без вести. Остальные трое — лейтенант Л. В. Задирако, младшие лейтенанты А. С. Козинов и С. З. Букчин ² — получили ранения и были отправлены в госпиталь. Сам Гулаев тоже получил ранение, но все же смог дотянуть до аэродрома 129-го Гв.ИАП около поселка Гальжбиевка.

Однако потери несли и противоположная сторона. Так, Esc.87 Bomb., входившая в состав Gr.6 Bomb., выполнив в течение 30 мая 49 боевых вылетов, потеряла три Ju-87D-5. Погиб командир Esc.65 Vână. из Gr.2 Vână., чей IAR-81 был сбит в бою с советскими истребителями.

На следующий день — 31 мая — немецкая и румынская авиация были по-прежнему гораздо активнее советской. Самолеты 4-го воздушного флота Люфтваффе совершили свыше полутора тысяч

¹ Родился 26.02.1918 г. В 1940 г. окончил Сталинградское летное училище. В августе 1942 г. лейтенант Гулаев в составе 27-го ИАП (08.10.1943 г. был переименован в 129-й Гв.ИАП), который тогда участвовал в боях в районе Сталинграда, совершил свой первый боевой вылет. 28.09.1943 г. старшему лейтенанту Гулаеву после того, как он выполнил 95 боевых вылетов и одержал 13 личных побед, было присвоено звание Героя Советского Союза. 05.03.1944 г. в ходе одного вылета он сбил пять немецких самолетов. Март 1944 г. стал для Гулаева самым успешным месяцем в ходе войны, и к концу месяца на его счету было уже 50 личных побед. 01.07.1944 г. капитан Гулаев был награжден второй Золотой Звездой Героя Советского Союза, к которой он был представлен за 125 боевых вылетов и 42 личных победы. Всего же он одержал 53 личных победы и четыре победы в группе. После окончания войны он продолжал служить в авиации и вышел в отставку в 1976 г. в звании генерал-лейтенанта. Умер Николай Дмитриевич Гулаев 27.09.1985 г.

² К этому моменту Букчин успел совершить 116 боевых вылетов, и на его счету было 12 личных побед и две победы в группе, Задирако соответственно выполнил 54 вылета и имел на своем счету пять личных и одну групповую победу, для Козинова же это был всего пятый боевой вылет и первый бой.



**Экипаж Ju-87D-5 из Gr.6 Womb. перед боевым вылетом,
Восточный фронт, лето 1944 г.**



Пилот Bf-109G-6 из Gr.7 Vän.

вылетов, самолеты румынского 1-го авиакорпуса — 300 вылетов, в то время как советская 5-й ВА выполнила только 888 вылетов, потеряв при этом 34 самолета. Среди погибших и пропавших без вести были заместитель командира 438-го ИАП майор В. В. Соколов, имевший на счету 12 личных побед, и лейтенант Н. Ф. Боргунов из 129-го ИАП, успевший одержать восемь побед. Был сбит, но успел выпрыгнуть на парашюте командир 104-го Гв.ИАП Герой Советского Союза майор П. П. Крюков ¹. Старший лейтенант А. Л. Кармин ² из 129-го Гв.ИАП также выпрыгнул на парашюте после того, как протаранил бомбардировщик.

31 мая тяжелые потери понес и 16-й Гв.ИАП из 9-й Гв.ИАД. «Мессершмиттам» удалось нарушить взаимодействие между ударной группой, которую возглавлял командир полка Герой Советского Союза капитан Г. А. Речкалов, и группой прикрытия во главе с командиром эскадрильи Героем Советского Союза капитаном А. Ф. Клубовым ³. При этом Речкалов вместо того, чтобы руководить действиями своих летчиков, увлекся личными поединками с немецкими истребителями.

В результате полк потерял в ходе одного боевого вылета сразу пять Р-39, погибли младший лейтенант В. С. Петухов, лейтенанты Н. П. Карпов и Н. М. Чистов. После этого вылета командир 9-й Гв.ИАД дважды Герой Советского Союза подполковник А. И. Покрышкин своим приказом *«за потерю управления, перешительность»*,

¹ Родился 15.12.1906 г. В 1934 г. окончил летное училище в г. Энгельс. Летом 1939 г. в ходе боев в районе Халхин-Гола лейтенант Крюков одержал три победы. 24.05.1943 г. после того, как он совершил 415 боевых вылетов и одержал шесть личных побед и одну победу в группе, ему было присвоено звание Героя Советского Союза. Всего же в ходе войны он одержал 19 личных и три групповых победы. Умер П. П. Крюков 11.11.1974 г.

² На его счету было 17 личных побед.

³ Родился 18.01.1918 г. В 1940 г. он закончил Чугуевское летное училище и с августа 1942 г. участвовал в боях. 13.04.1944 г. капитану Клубову было присвоено звание Героя Советского Союза. Командир эскадрильи 16-го Гв.ИАП капитан Клубов погиб 30.10.1944 г., когда его самолет потерпел аварию при посадке на аэродроме Сталёва-Воля в Польше. К этому времени он выполнил 457 боевых вылетов и одержал 31 личную и 19 групповых побед. 27.06.1945 г. А. Ф. Клубов был посмертно награжден второй Золотой Звездой Героя Советского Союза.

отсутствие инициативы» снял Речкалова с должности командира полка ¹.

В то же время летчики 16-го Гв.ИАП, атаковав в районе поселка Вултурн, в 9 км севернее Ясс, группу Ju-88А-4 из Gr.5 Bomb., сбили два румынских бомбардировщика и еще два повредили.

Вечером 31 мая в штабе 5-й ВА состоялось совещание, на котором было принято решение изменить тактику действий, чтобы добиться перелома в ходе воздушных боев в районе Ясс. В частности, состав патрульных групп истребителей над районом боев был увеличен вдвое, при этом звенья должны были располагаться по высоте на нескольких эшелонах, как это обычно делали истребители Люфтваффе. Одновременно всем командирам авиакорпусов, дивизий и полков было приказано принять меры к усилению радиодисциплины в воздухе, поскольку в течение 30 и 31 мая были отмечены многочисленные случаи, когда летчики «забивали эфир» посторонними разговорами, а ведущие не называли своих позывных и не реагировали на команды с земли.

И хотя 1 июня самолеты 5-й ВА снова совершили меньше боевых вылетов, чем противник (467 против тысячи), принятые меры дали себя знать, и ситуация начала постепенно меняться. В ходе воздушных боев армия потеряла восемь самолетов — пять Р-39, два Як-1 и один Ил-2, но при том было сбито столько же немецких самолетов — четыре Vf-109G, два FW-190А, один Ju-87 и один Hs-129.

¹ Г. А. Речкалов родился 09.02.1920 г. В 1939 г. он окончил летное училище в Перми. 24.05.1943 г. старшему лейтенанту Речкалову было присвоено звание Героя Советского Союза, к которому он был представлен после того, как совершил 194 боевых вылета и одержал 12 личных побед и две победы в группе. Летом 1943 г. он летал в качестве ведомого А. И. Покрышкина, бывшего тогда командиром 16-го Гв.ИАП. После того как Покрышкин был назначен командиром дивизии, Речкалов занял его место. Несмотря на то что в мае 1944 г. он был снят с должности командира полка, это не сильно отразилось на его дальнейшей карьере. Уже 01.07.1944 г. капитан Речкалов был награжден второй Золотой Звездой Героя Советского Союза. К этому моменту он совершил 415 боевых вылетов и одержал 48 личных побед. Всего к концу войны на его счету были 56 личных побед и 6 побед в группе. После завершения войны Речкалов продолжал служить в авиации и в 1952 г. получил звание генерал-майора. Умер Г. А. Речкалов 22.12.1990 г.

2 июля советские наземные посты зафиксировали 1347 пролетов немецких и румынских самолетов, но затем активность авиации противника начала спадать. Это было, прежде всего, связано с тем, что в эскадрильях 4-го воздушного флота Люфтваффе и румынского 1-го авиакорпуса начало быстро сокращаться количество пригодных для полетов самолетов. В такой ситуации командование 5-й ВА, располагавшее большими резервами, оказалось в более выгодной ситуации.

За первые дни своего контрнаступления немецко-румынские войска смогли прорвать лишь первую полосу советской обороны и продвинуться всего на один — три километра. Перегруппировав свои силы, они на рассвете 5 июля возобновили атаки на участке 27-й армии. В первом эшелоне наступали танковая дивизия «Великая Германия» («Grossdeutschland») генерала Хассо фон Мантейфеля (Hasso von Manteuffel), а также румынские кавалерийская дивизия и дивизия горных стрелков.

В ходе боев 5 июня самолеты 5-й ВА впервые выполнили больше боевых вылетов, чем немецкая и румынская авиация, — 927 против 777. И хотя потери сторон соответственно составили 23 и 8 самолетов, инициатива перешла к советской авиации. В течение дня, по советским данным, штурмовики и бомбардировщики 5-й ВА уничтожили около 50 танков и 70 автомашин, а также подавили шесть артиллерийских батарей, в результате чего наступавшие части противника не смогли существенно продвинуться вперед. В последующие два дня немецко-румынские войска попытались продолжать наступление. Однако советские войска не только отбили все атаки, но и 8 июня при поддержке авиации 5-й ВА смогли восстановить свои прежние позиции. Фронт в районе Ясс стабилизировался, и активность авиации резко упала.

Всего 30 мая — 8 июня 1944 г. в ходе боев в районе севернее Ясс только самолеты Люфтваффе совершили 10498 боевых вылетов. За этот период общие потери немецкой и румынской авиации составили соответственно 100 и 110 самолетов. В то же время 5-я ВА, выполнив 5751 боевой вылет, т.е. практически в два раза меньше противника, потеряла 135 самолетов.

Тем временем в апреле 1944 г. союзная авиация возобновила налеты на Плоешти. Теперь В-17 и В-24 из 15-й воздушной армии США, а также английские «Ланкастеры» и «Галифаксы» из 205-го бомбардировочного авиакрыла взлетали уже не из Северной Аф-

рики, а с аэродромов в районе итальянского города Фоджа, от которого до Плоешти по прямой было только 1015 км. Такое расстояние позволяло американским истребителям P-51 и P-38 сопровождать бомбардировщики на всем пути до территории Румынии и обратно в Италию.

После налета 1 августа 1943 г. противовоздушная оборона Плоешти была значительно усилена. Непосредственно в районе нефтепромыслов были размещены 5-я зенитная дивизия Люфтваффе (5. Flak-Division)¹ генерал-майора Юлиуса Кудерны (Julius Kuderna), имевшая в своем составе 31 батарею большого калибра, 16 батарей среднего и малого калибра и 7 прожекторных батарей, и 4-я румынская бригада зенитной артиллерии, располагавшая 22 тяжелыми батареями, двумя батареями среднего калибра и десятью легкими. При этом 4-я бригада была полностью оснащена немецкими зенитными орудиями и сформирована в соответствии со штатами зенитной артиллерии Люфтваффе. В Бухаресте находилась 3-я румынская бригада зенитной артиллерии, которая в случае необходимости также могла использоваться для защиты Плоешти. В ее составе были 31 тяжелая батарея, десять батарей орудий среднего калибра и шесть легких батарей. Теперь по количеству зенитных орудий район Плоешти занимал четвертое место в Европе. Больше зенитной артиллерии было сконцентрировано только для защиты Берлина, промышленного района Рура и Вены.

Предполагалось создание в районе Плоешти и системы раннего радиолокационного предупреждения. Еще осенью 1943 г. Люфтваффе планировали направить туда несколько РЛС, но все они тогда вместо Румынии были отправлены на запад Европы для усиления противовоздушной обороны Третьего рейха. Затем 9 марта 1944 г. Германия решила передать румынам 20 РЛС FuG65 «Würzburg-Riese» и начать обучение персонала для них, но до момента капитуляции Румынии никаких практических шагов в этом направлении не было сделано.

¹ Была сформирована 01.09.1941 г. в Дармштадте на основе 5-го командования ПВО (Luftverteidigungskommando 5). В декабре 1942 г. была перебросена в Румынию специально для защиты района Плоешти. После капитуляции Румынии ее остатки вошли в состав 15-й зенитной дивизии. 01.11.1944 г. 5-я зенитная дивизия была сформирована заново, и теперь в нее входили батареи ракет V-1 и V-2.

Для организации действий истребительной авиации вся территория Румынии была разделена на три сектора ПВО. Костяк сил 1-го сектора ПВО, в который входил и район Плоешти, составляли Bf-109G из II./JG301 и 10./JG301, базировавшиеся на аэродроме Таргосул-Ной (Targosul-Nou), приблизительно в 20 км юго-западнее Плоешти, и румынские истребители IAR-80B/81A из Gr.3 Vîn. (Esc.44 Vîn. и Esc.50 Vîn.), размещенные на аэродроме Гимбав (Ghimbaw), в 7 км западнее Брашова.

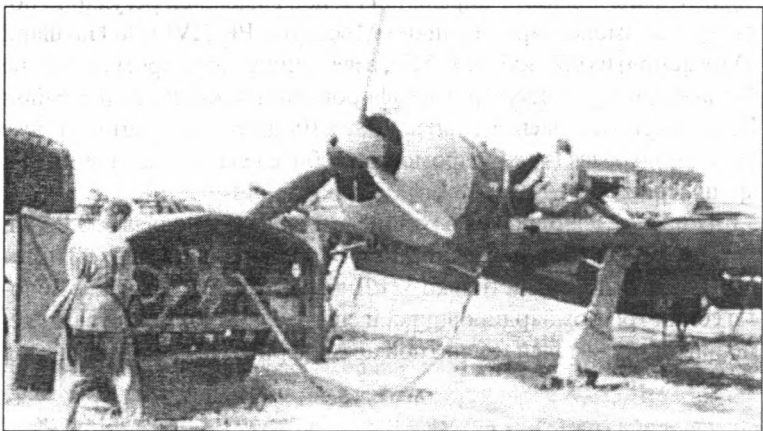
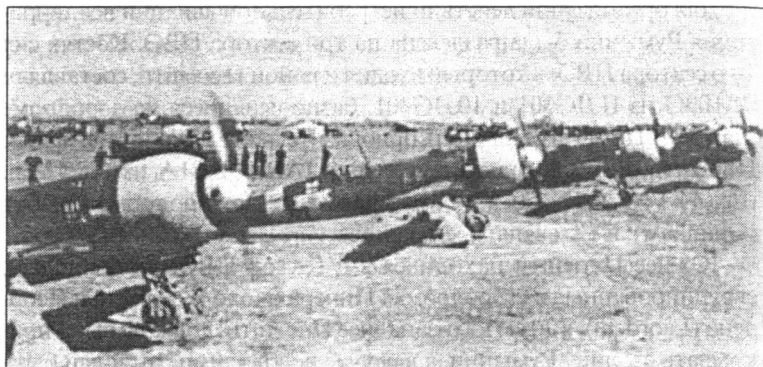
Южнее Плоешти находился 2-й сектор ПВО. Истребители, сгруппированные на аэродромах Пипера около Бухареста и Леордени (Leordeni), в 70 км юго-западнее Плоешти, должны были прикрывать столицу Румынии, а в случае необходимости могли быть направлены и в район Плоешти. В апреле 1944 г. на аэродроме Пипера базировались Bf-109G-2 из Gr.7 Vîn., а на аэродроме Леордени — IAR-81C из Gr.6 Vîn.

В восточной части страны находился 3-й сектор ПВО, задачей которого была защита порта Констанца. На аэродроме Кокарджауа (Cogargeaia), в 73 км северо-западнее Констанцы, базировались Bf-109 из Esc.51 Vîn., а на аэродроме Мамайя, расположенном в 7 км севернее Констанцы на полосе земли между озером Сюттел и побережьем Черного моря, — IAR-80B из Esc.52 Vîn. На аэродроме Жибрени (Jibreni) в районе устья Дуная размещались истребители IAR-80C из Gr.4 Vîn. (Esc.45 Vîn. и Esc.46 Vîn.).

В течение января — апреля 1944 г. над Румынией регулярно появлялись самолеты-разведчики «Москито» PR.XVI (De Havilland «Mosquito») из 680 Sqn. SAAF¹, взлетавшие с аэродрома в районе Фоджи. Они не только фотографировали непосредственно район Плоешти, но и запасные цели на трассе Фоджа — Плоешти, а также проводили разведку аэродромов истребителей и позиций зенитной артиллерии.

4 апреля с аэродромов в районе г. Фоджа поднялись 350 B-17 и B-24, которых сопровождали 119 P-38, однако из-за плохой погоды Плоешти достигли только 32 «Либерейтора». Румынские пилоты сбили три бомбардировщика и еще четыре стали жертвами немецких истребителей и зенитной артиллерии. На следующий день

¹ South African Air Force, сокр. SAAF — военно-воздушные силы Южной Африки, входившей в состав Британского содружества.



**Истребители IAR-81C из Gr.6 Vână.,
аэродром Леордени, лето 1944 г.**

Плоешти уже бомбили 134 В-24 и 95 В-17, из которых обратно не вернулись тринадцать.

Затем до 10 июня бомбардировщики 15-й воздушной армии США еще семь раз атаковали район нефтепромыслов. Теперь в налетах участвовали по несколько сот самолетов, которые выполняли бомбометание классическим способом с больших высот. Массированные бомбежки сразу дали результат. Если в марте общий объем производства нефтеперерабатывающих заводов Плоешти составлял 375 тыс. тонн различных видов топлива, то после первых налетов он к концу апреля сократился более чем наполовину и составил 176 тыс. тонн, а после налета 5 мая снизился до 140 тыс. тонн. По словам начальника штаба Верховного командования вермахта фельдмаршала Вильгельма Кейтеля, это была «*полная катастрофа*».

Однако не все для союзников проходило гладко, и бомбардировщики продолжали нести потери от огня зенитной артиллерии и действий румынских и немецких истребителей. Так, например, 15 апреля Вf-109G из Gr.7 Vâp. сбили шесть В-24. 18 мая в налете на Плоешти участвовало около 700 бомбардировщиков 15-й воздушной армии США, но, благодаря успешным действиям румынских и немецких истребителей, только 206 самолетов смогли сбросить бомбы в районе намеченной цели. 31 мая из 481 В-17 и В-24, атаковавших Плоешти, над Румынией были сбиты шестнадцать.

Основная тяжесть отражения дневных налетов американских бомбардировщиков легла на румынские истребители из Gr.6 Vâp. и Gr.7 Vâp., а также на немецкие «Мессершмитты» из I./JG53 и III./JG77. В состав Gr.6 Vâp. капитана Дана Византи (Dan Vizanti)¹ входили Esc.59 Vâp., Esc.61 Vâp. и Esc.62 Vâp., оснащенные истребителями IAR-81C.

Истребитель IAR-80/81 был спроектирован еще в 1939 г. группой инженеров фирмы IAR под руководством Иона Гросу (Ion Grosu), которые частично использовали при его создании элементы конструкции польского истребителя PZL P.24E, производившегося в Румынии по лицензии, и частично элементы своего собственного про-

¹ Всего в ходе Второй мировой войны он одержал 15 побед. После того, как в 1947 г. в Румынии к власти пришли коммунисты, Византи эмигрировал на Запад.

екта IAR-24. В результате получился моноплан с низкорасположенным крылом и убирающимися шасси, у которого центральная секция фюзеляжа и плоскости были взяты от IAR-24, а хвостовое оперение, двигатель, его рама и капот — от PZL P.24E.

В апреле 1939 г. прототип IAR-80 совершил первый полет. Его характеристики удовлетворили румынское правительство, и 18 декабря 1939 г. оно выдало официальный заказ на 100 IAR-80. Затем последовали новые заказы: в августе 1940 г. было заказано 100 самолетов, 5 сентября 1941 г. — 50, 13 апреля и 28 мая 1942 г. — соответственно 50 и 100. Первые серийные истребители покинули сборочный цех авиазавода IAR в Брашове в конце января 1941 г. и в отличие от прототипа имели полностью закрытую кабину пилота и более мощный двигатель КИИ С36. До января 1943 г. было изготовлено 250 самолетов: 90 IAR-80А, 50 IAR-80В, 50 IAR-80С, 50 IAR-81 и 10 IAR-81А.

Последней строившейся модификацией был истребитель-перехватчик IAR-81С. Он был оснащен радиальным двигателем К14-1000А и имел максимальную скорость 514 км/ч, а его вооружение было усилено за счет установки двух немецких 20-мм пушек MG151. Сначала в феврале 1943 г. было заказано 35 таких самолетов, а затем в январе 1944 г. — еще 15. Кроме того, еще 100 IAR-81/81А, находившихся в производстве, были также вооружены двумя пушками MG151 и получили обозначение IAR-81М.

Самолеты, выпущенные румынской авиапромышленностью
в 1939 — 44 гг.

Тип	1939	1940	1941	1942	1943	1944	Всего
IAR-27	9	21	—	50	—	—	80
IAR-37/39/39	125	70	25	50	50	60	380
IAR-80/81	—	—	119	151	130	50	450
PZL P.24E	25	—	—	—	—	—	25
JRS-79B	—	—	13	23	24	7	67
Fleet 10G	50	45	36	40	39	—	210
FN-305	—	40	30	—	4	—	74
Fi-156	—	—	—	—	3	7	10
Bf-109G-4	—	—	—	—	—	6	6
Всего:	209	176	223	314	250	130	1302

По отзывам румынских пилотов, IAR-81С был маневренным и простым в управлении самолетом, который в руках опытного пилота представлял серьезную опасность для бомбардировщиков. Однако в 1944 г. было уже ясно, что он окончательно устарел и уступает американским Р-38 и Р-51, сопровождавшим бомбардировщики. Поэтому румынская авиация начала использовать тактику, позволявшую пилотам IAR-81С избегать маневренного боя с «Лайтнингами» и «Мустангами». Пока румынские и немецкие Вф-109G отсекали и связывали боем истребители сопровождения, эскадрильи IAR-81С могли относительно спокойно атаковать соединения бомбардировщиков, не позволяя им провести прицельное бомбометание.

В начале июня 1944 г. командование 15-й воздушной армии США вспомнило об операции «Приливная волна» и решило провести новый налет на Плоешти на малой высоте, но использовать на этот раз не тяжелые четырехмоторные бомбардировщики, а истребители Р-38. Предполагалось, что «Лайтнинги» на малой высоте смогут незаметно для противовоздушной обороны достичь района Плоешти и затем предельно точно сбросить бомбы на нефтеперерабатывающие заводы, разбросанные на большой площади.

Ранним утром 10 июня 1944 г. с аэродрома Винченцо (Vincenzo) около г. Фоджа поднялись 46 Р-38 из 82FG, каждый из которых нес по одной 1000-фунтовой ¹ бомбе и дополнительный топливный бак. В сопровождении 48 «Лайтнингов» из 1FG они взяли курс на Плоешти. В ходе полета над Адриатическим морем двенадцать самолетов из-за возникших технических неполадок были вынуждены повернуть обратно.

«Лайтнинги» летели на высоте около 50 метров, но это не помешало немецким РЛС обнаружить их уже на подходе к Бухаресту. При этом интересно, что на командном пункте ПВО первоначально считали, что целью американских самолетов являются аэродромы румынских и немецких истребителей.

Восточнее Бухареста пилоты 82FG заметили над одним из аэродромов шесть немецких двухмоторных самолетов. Несмотря на то что американские пилоты имели приказ на пути к цели не вступать в бой с противником, лейтенант Мерил Адельсон (Merill Adelson) из 96FS сбил один Me-410 и один He-111.

¹ 1 фунт приблизительно равен 0,454 грамма.

В 08.05 с аэродрома Таргосул-Ноу, в 20 км юго-западнее Плоешти, взлетели Vf-109G из 1. и 3./JG53 ¹, вслед за которыми спустя двадцать минут в воздух поднялись и истребители 2./JG53. Пилоты Люфтваффе атаковали P-38 из 82FG в 08.35 на полпути между Бухарестом и Плоешти, когда те уже начали набирать высоту, готовясь к сбросу бомб. И в 08.40 лейтенант Ханс Корнатц (Hans Kornatz) сбил один «Лайтнинг», одержав свою 32-ю победу ². Вскоре американские самолеты вошли в зону огня зенитной артиллерии Плоешти и немецкие истребители прекратили атаку.

В 08.53 в воздух поднялись 28 IAR-81C из Gr.6 Vână. во главе с капитаном Даном Византи, которые были направлены в зону ожидания северо-западнее Бухареста. Спустя пять минут, получив с командного пункта подтверждение о приближающемся противнике, они вышли прямо в лоб «Лайтнингам» из 1FG. Малая высота полностью исключала маневренный бой. Американские пилоты попытались рассредоточиться, но у них уже не было времени на это.

Весь бой занял не более четырех минут, в течение которых румынским истребителям удалось сбить 14 «Лайтнингов». Все произошло на предельно малой высоте в небольшой долине, которая оказалась полностью заполненной более чем сорока отчаянно маневрирующими самолетами. Наверное, поэтому американцы затем утверждали, что многие из их пилотов, пытаясь избежать столкновения в воздухе, просто врезались в землю. Gr.6 Vână. потеряла четыре IAR-81C и трех пилотов, два из которых столкнулись друг с другом в самом начале этого хаотичного боя. Еще семь румынских истребителей получили повреждения.

Тем временем «Лайтнинги» 82FG сбросили свои бомбы на нефтеперерабатывающий завод «Romana Americana», уничтожив большое хранилище нефти и три производственных модуля. На обратном пути они были атакованы «Мессершмиттами» из 1./JG53 и потеряли еще пять самолетов. При этом американским пилотам удалось сбить только один немецкий истребитель — Vf-109G-6 W.Nr.162252, пилот которого ефрейтор Гельмут Кёдитц (Helmut Köditz) погиб.

¹ 1./JG53 майора Юргена Хардера прибыла в Румынию 12.05.1944 г.

² Всего к концу Второй мировой войны на счету командира 1./JG53 обер-лейтенанта Ханса Корнатца было 36 побед, из которых 25 он одержал в боях на Восточном фронте.



**Подготовка истребителя IAR-81С к вылету,
лето 1944 г.**



**Предполетный инструктаж пилотов,
лето 1944 г.**

Всего 10 июня 1944 г. американцы потеряли 24 P-38 — четырнадцать из 1FG и десять из 82FG, т.е. 28% от общего количества самолетов, участвовавших в налете на Плоешти. Наибольшие потери понесла 71FS 1FG, где не вернулись девять «Лайтнингов».

Пилоты Gr.6 Vână., одержавшие победы 10.06.1944 г.

Фамилия, имя	Звание	Кол-во побед
Baciu Dumitru	Locotenent	1
Coceaș Gheorghe	Adjutant aviator	2
Constantinescu Petre	Capitan	1
Coteanu Petre	Adjutant aviator	1
Dimache Constantin	Adjutant aviator	1
Dimache Ioan	Adjutant aviator	2
Dumitresku Mircea	Locotenent	2
Husea Ion	Adjutant aviator	1
Ianculescu Eugen	Sublocotenent	2
Ilie Dumitru	Adjutant aviator	2
Lepadatu Ilie	Adjutant aviator	1
Nicola Ioan	Adjutant aviator	1
Tutuianu Gheorghe	Adjutant aviator	2
Vizanti Dan	Capitan	2
Vlădăreanu Aurel	Adjutant aviator	1
Zamfir Gheorghe	Adjutant aviator	1

Из приведенного выше списка следует, что пилоты Gr.6 Vână. сбили 23 P-38, однако в то же время известно, что шесть «Лайтнингов» были на счету пилотов I/JG53. Скорее всего, «лишние» пять побед румынских пилотов пришлись на самолеты, которые, получив повреждения, все же смогли вернуться на свой аэродром. Результат, которого в тот день добились пилоты Gr.6 Vână., стал последним крупным успехом румынской авиации в боях против авиации союзников.

Затем в течение июня — августа В-17 и В-24 из 15-й воздушной армии США совершили еще 11 налетов на Плоешти. 15 июля в налете участвовали 607 бомбардировщиков, 22 июля — 495, а 28 июля — 349. Совместными усилиями немецких и румынских истребителей в эти дни соответственно было сбито 20, 24 и 20 бомбардировщиков. Однако это не могло остановить дальнейшего разру-

шения нефтеперерабатывающих заводов Плоешти, и к концу июля их общий объем производства сократился до 63 тыс. тонн.

В боях с американской авиацией румынские истребители несли тяжелые потери: в июле—августе погибли или получили ранения 56 пилотов. Мощностей румынской авиапромышленности и немецких поставок (в июле FARR получила 60 Bf-109G) едва хватало на то, чтобы восполнить текущие потери, не говоря уж о том, чтобы вооружить новые эскадрильи. Так, например, не удалось сформировать Gr.11 Asalt, поскольку полученных из Германии Hs-129B-2 хватило только на то, чтобы оснастить лишь одну эскадрилью — Esc.38 Asalt.

Не менее тяжелыми были и потери Люфтваффе, которые только 31 июля потеряли сразу 23 истребителя. В тот день 154 B-17 и B-24 из 15-й воздушной армии США в очередной раз атаковали Плоешти. Около 10.30 им навстречу с аэродромов Мерли (Merli) и Мизил поднялись 30 «Мессершмиттов» из I./JG53, III./JG77 и 6./JG301. Операторы наземного наведения по ошибке вывели их не на бомбардировщики, а на группу из ста одного P-51 из 31 и 352FG. В результате в ходе боя в районе г. Турну-Мэгуреле (Turnu Magurele), расположенного около румыно-болгарской границы, I./JG53 потеряла двенадцать самолетов, III./JG77 — десять, а 6./JG301 — один.

5 августа 1944 г. во время своего последнего визита в ставку Гитлера маршал Антонеску пожаловался на недостаточное воздушное прикрытие Румынии: *«Против 700 атакующих бомбардировщиков мы максимально можем выставить от 30 до 40 румынских и немецких истребителей, в то время как зенитной артиллерии так-же не хватает»*. В ответ командование Люфтваффе сообщило, что передаст в августе только 40 Bf-109G, а затем в сентябре и в последующие месяцы будет поставлять по 20—25 истребителей, поскольку надеется, что румынская авиапромышленность вскоре начнет их выпускать самостоятельно. Однако процесс освоения производства Bf-109G на авиазаводе в Брашове шел очень медленно, и в течение августа удалось собрать всего шесть самолетов.

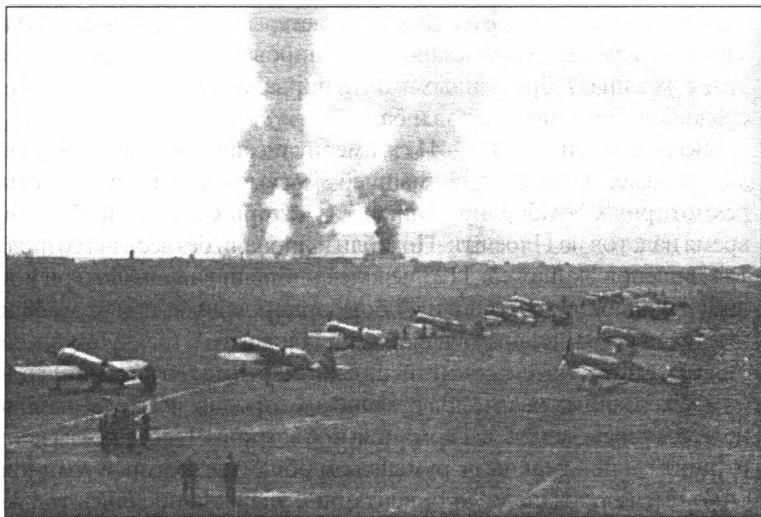
Уже 7 августа румынское министерство авиации отдало командирам истребительных авиагрупп конфиденциальное распоряжение избегать вступать в бой с самолетами союзников. Тем самым оно хотело сохранить свои истребители для прикрытия румынских частей на Восточном фронте, где в скором времени ожидалось большое

наступление советских войск. Однако это распоряжение недолго оставалось тайной для немецкого командования, и командующий силами Люфтваффе в Румынии (Kommandierende General der deutschen Luftwaffe in Rumänien) генерал-лейтенант Альфред Герстенберг настоял на продолжении участия румынских истребителей в отражении налетов американской авиации.

Последний налет на Плоешти состоялся 19 августа, когда 65 В-17 из 15-й воздушной армии США сбросили на район нефтепромыслов 144 тонны бомб. Всего в период с 5 апреля по 19 августа 1944 г. самолеты 15-й воздушной армии США совершили 5479 боевых вылетов в район Плоешти.

Налеты союзников на Румынию в апреле — августе 1944 г.

Цель	USAAF	RAF
нефтепромыслы Плоешти	19	3
Бухарест	12	7
завод фирмы IAR в Брашове	4	—
порт Джурджу (Giurgiu) на Дунае, в 60 км южнее Бухареста	3	2
г. Питешти	3	1
г. Крайова (Craiova), в 187 км западнее Бухареста	3	—
порт Турну-Северин (Turnu Severin) на Дунае, в 270 км западнее Бухареста	2	1
порт Галац (Galatz) на Дунае, в 190 км северо-восточнее Бухареста	2	—
ж/д станция Филиаши (Filiasi), в 204 км западнее Бухареста	—	2
порт Констанца	1	—
г. Кымпина	1	—
ж/д станция Морени (Moreni), в 30 км западнее Плоешти	1	—
г. Тырговиште	1	—
ж/д станция Рымнику-Вьлча (Rimnicu Vilcea) в 132 км западнее Плоешти	1	—
г. Фокшани	1	—
Всего:	54	16



**Истребители IAR-81С, аэродром Брашов, лето 1944 г.
Вдали видны столбы дыма от пожаров на заводе фирмы IAR,
вызванных бомбежкой американских бомбардировщиков**



Пилот «Мессершмитта» перед вылетом

Английские «Галифаксы» и «Ланкастеры», кроме бомбежек указанных выше целей, выполняли и минирование фарватера Дуная. Затем на минах, сброшенных ими, подорвались и затонули в общей сложности 39 речных судов и барж.

Всего в течение 1942 — 44 гг. американская авиация потеряла в ходе боевых вылетов над Румынией 399 самолетов, в т.ч. 297 четырехмоторных бомбардировщиков, из которых 223 были сбиты во время налетов на Плоешти. Погибли и пропали без вести 1706 пилотов и членов экипажей, 1123 человека попали в плен. Потери английской авиации составили 44 бомбардировщика, при этом 38 из них были сбиты во время налетов на Плоешти.

Командование союзной авиации старательно избегало бомбежек жилых кварталов румынских городов, чего совершенно не стеснялось делать в Германии и Австрии. Чтобы не вызвать отрицательной реакции в румынском обществе, которое традиционно имело прозападную ориентацию, удары наносились только по военным объектам, аэродромам, нефтепромыслам и нефтепроводам, железнодорожным станциям, морским и речным портам. Тем не менее, несмотря на все это, в результате бомбежек погибли 6716 человек гражданского населения и 728 военнослужащих, 6979 мирных жителей и 717 солдат и офицеров получили ранения.

20 августа 1944 г. 2-й и 3-й Украинские фронты начали наступление в районе Тирасполя. В их составе было три танковых и три механизированных корпуса, 80 стрелковых, восемь воздушно-десантных и три кавалерийских дивизии, две танковых, одна самоходно-артиллерийская и одна мотострелковая бригада общей численностью 1294200 человек. Советские войска смогли быстро прорвать фронт и углубиться в тыл противника, при этом они фактически не встречали серьезного сопротивления со стороны румынских войск, которые в двух местах просто пропустили их через свои позиции. На следующий день фронт практически развалился на несколько частей, и сразу 16 немецких дивизий из группы армий «Южная Украина» оказались под угрозой полного окружения.

В течение 20 августа самолеты 1-го авиакорпуса совершили 161 боевой вылет, на следующий день — 304, а 22 августа — 305. Эти цифры не шли ни в какое сравнение с количеством боевых вылетов советской авиации, поскольку наступление советских войск поддерживало приблизительно 1700 самолетов.

Всего в течение 1943 — 44 гг. в ходе боев на Восточном фронте

пилоты 1-го авиакорпуса совершили 18227 боевых вылетов и сбили 401 советский самолет.

23 августа части 2-го и 3-го Украинских фронтов вышли к реке Прут и соединились между молдавскими городами Леово и Кахул, завершив окружение немецкой группы армий «Южная Украина». В тот же день маршал Антонеску был вызван во дворец короля Михая, и в Бухаресте повторилось то, что произошло годом ранее с Муссолини в Италии. Король Михай и его окружение были готовы поддерживать Антонеску, пока это было выгодно. Теперь же, когда стало очевидным полное военное поражение Румынии, как союзника Третьего рейха, король решил сохранить независимость государства и свою власть, полностью отмежевавшись от человека, бывшего до этого диктатором Румынии. Поэтому, когда Антонеску прибыл в королевский дворец, он сразу же был арестован ¹.

¹ Позднее он был отправлен в Советский Союз, но после окончания войны был возвращен в Румынию и отдан под суд. За военные преступления, в частности за массовые репрессии евреев, Антонеску был приговорен к смертной казни и 01.06.1946 г. расстрелян в поселке Жилава (Jilava), в нескольких километрах южнее Бухареста. Надо отметить, что в политике по отношению к евреям Антонеску был крайне противоречив. Так, он отделял евреев, живших в т.н. старой Румынии и южной Трансильвании, от евреев Бессарабии и северной Буковины. Если первых он 19.07.1941 г. приказал лишь переселить в специальные городские центры, то вторые были частью уничтожены, а частью помещены в концентрационные лагеря и гетто. При этом все их деньги и имущество на сумму около 4 миллиардов лей (около 40 млн долларов) были конфискованы. Антонеску не разрешил отправить 300 тыс. евреев в Германию, где их ждала смерть, но в то же время в конце лета 1941 г. приказал выслать из Бессарабии и Буковины в Приднестровье 150 тыс. евреев, где многие из них затем умерли. После взрыва, уничтожившего 22.10.1941 г. штаб румынских войск в Одессе, Антонеску приказал расстрелять за каждого убитого румынского и немецкого офицера двести местных евреев, а за каждого солдата — сто. Всего по этому приказу было уничтожено 25 тыс. одесских евреев. Весной 1942 г. Антонеску хотел решить «еврейский вопрос», разрешив румынским евреям эмигрировать в Палестину. Однако у него ничего не вышло, так как, с одной стороны, этому энергично воспротивились власти Третьего рейха, а с другой стороны, как ни странно, англичане не разрешили евреям из «вражеской» страны въезжать в Палестину. В начале 1990 г. Ион Антонеску был реабилитирован новыми румынскими властями, и теперь его именем названы улицы во многих городах Румынии.

Новому румынскому правительству понадобилось всего 20 часов, чтобы достигнуть с Советским Союзом соглашения о прекращении боевых действий. Одновременно немецким частям, находившимся в Румынии, было предложено в течение трех дней вместе со всем вооружением и техникой покинуть территорию страны.

Узнав об этом, командующий силами Люфтваффе в Румынии генерал-лейтенант Альфред Герстенберг заявил, что переворот в Бухаресте организовала кучка заговорщиков, у которой уже *«мокрые штаны от страха»*. Гитлер приказал вермахту взять положение в Румынии под свой контроль, как год назад в Италии. Однако сделать это было невозможно, так как практически все немецкие войска были сосредоточены в восточной и юго-восточной частях страны и вели тяжелые бои с советскими частями.

Тем не менее 24 августа Герстенберг приказал нанести бомбовый удар по Бухаресту. На следующее утро He-111 из I/KG4 майора Эрнста Гёпеля (Ernst Göpel), базировавшиеся на аэродроме Фокшани, совершили налет на королевский дворец и здание, где заседало новое румынское правительство. В налете участвовали и пилоты I/SG2, использовавшие захваченные румынские Ju-87D-5. В воздух по тревоге были подняты истребители Gr.7 Vână. и Gr.9 Vână., которым удалось сбить три «Хейнкеля» и один «Юнкерс».

Этот налет стал причиной того, что Румыния объявила войну Третьему рейху. Всем румынским войскам было приказано выступить против немецких войск, находящихся на территории страны. В результате фронт окончательно развалился и советские части почти беспрепятственно продвигались на запад. Отдельные очаги сопротивления тонули в общем хаосе, охватившем румынскую армию. Одни ее части были полностью дезориентированы и не знали что делать, в то время как другие поворачивали оружие против своих бывших союзников. Так, например, румынские Ju-87D-5 нанесли удар по немецким частям в районе г. Клуж-Напока (Cluj-Napoca).

29 августа советские войска взяли Плоешти, на следующий день — Констанцу, а 31 августа вошли в Бухарест. 12 сентября 1944 г. в Москве представители Румынии и правительств США, Англии и СССР подписали официальное соглашение о перемирии.

Всего в 1941 — 44 гг. в ходе боев на Восточном фронте румынские пилоты и зенитчики заявили о том, что ими было сбито около 1500 советских самолетов. За это же время FARR потеряла убитыми 972 человека, 838 пропали без вести и 1167 получили ранения.

Асы румынской авиации

При оценке личных результатов румынских пилотов необходимо учитывать следующее обстоятельство. До 1944 г. на личном счету пилота учитывалось только количество сбитых им самолетов, при этом не имело значения, какие это были самолеты — одномоторные истребители или четырехмоторные бомбардировщики. Однако в начале 1944 г. в румынской авиации для учета личных достижений пилотов была принята система очков (побед), когда за одномоторный самолет пилот получал одно очко (победу), за двух- или трехмоторный — два, а за четырехмоторный — три.

Все личные результаты румынских пилотов были пересчитаны в соответствии с этой системой. Это привело к тому, что количество очков (побед) на счету румынских пилотов не отражало истинного числа сбитых ими самолетов, а также к тому, что пилот, набравший пять очков (побед), уже считался асом, хотя в действительности он мог сбить менее пяти самолетов. При этом надо отметить, что самолет, сбитый в результате атаки нескольких пилотов, всегда записывался на счет только одного из пилотов или же просто на общий счет эскадрильи.

В приведенном ниже списке асов румынской авиации в графе «Победы» сначала приведено количество очков (победы), имевшихся на личном счету пилота, а затем через дробь указано число действительно сбитых им самолетов.

Фамилия, имя пилота	Звание	Часть	Победы
Cantacuzino Constantin	Capitan	Esc.53 Vân., Gr.5, 7, 9 Vân.	56/45

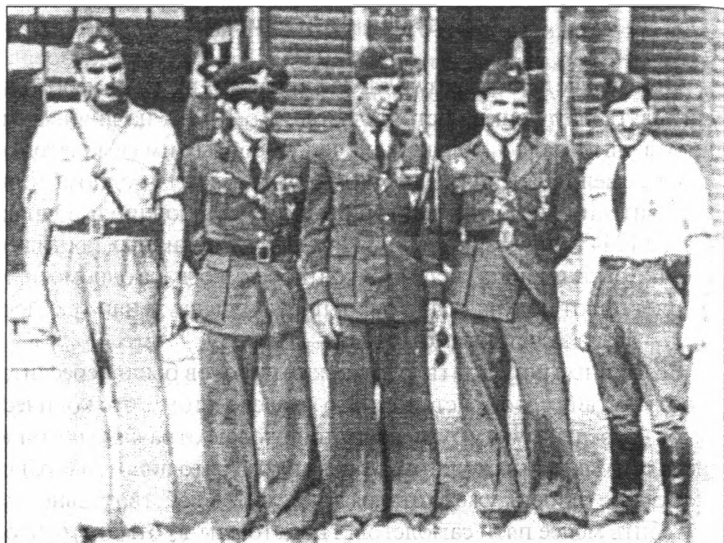
Еще 11 его побед не имеют официального подтверждения. Совершил 608 боевых вылетов.

Șerbănescu Alexandru	Capitan	Gr.7, 9 Van.	47/44
----------------------	---------	--------------	-------

В т.ч. 8 вероятных побед. Погиб 18.08.1944 г., когда его Bf-109G был сбит в бою с P-51 и P-38. Совершил 590 боевых вылетов.

Milu Ion	Sublocotenent	Gr.5, 7, 9 Vân.	45/?
----------	---------------	-----------------	------

В т.ч. 5 вероятных побед. В течение 16.08.1943 г. одержал сразу пять побед. Это было самое большое число побед, одержанных румын-



Слева направо: капитан Константин Кантакузино (Constantin Cantacuzino), сублокотенент Ион Дикезаре (Ion Dicezare), локотенент Тудор Грекеану (Tudor Greceanu), капитан Александру Шербанеску (Alexandru Șerbănescu), сублокотенент Ион Милу (Ion Milu)



Сублокотенент Ион Галеа (Ion Galea) около своего ВР-109Е-4, справа — сублокотенент Хория Поп (Horia Pop), аэродром Мамайя, осень 1943 г.

ским пилотом в течение одного дня. 08.08.1944 г. его Bf-109G был сбит в бою с P-51. Милу получил тяжелое ранение и больше в боях не участвовал. Совершил свыше 500 боевых вылетов.

Rozariu Constantin 27/?

Gavriliu Vasile 24/?

Mucenica Ioan Adjutant aviator Gr.9 Vîn. 24/?
26.07.1944 г. в бою с P-38 его Bf-109G был сбит в районе г. Бырлад (Bârlad). Мукеника получил тяжелое ранение и оставшееся до конца войны время провел в госпитале.

Chirvășăuțǎ Hristea Adjutant aviator Gr.7 Vîn. 20/20

Greceanu Tudor Locotenent Gr.9 Vîn. 20/20
Кроме того, еще 16 побед отнесены к разряду вероятных. Совершил свыше 370 боевых вылетов.

Budu Florian Adjutant aviator Gr.6,8 Vîn. 16/?

Cristea Gheorghe 15/5

Dicezare Ion Sublocotenent Gr.7, 9 Vîn. 15/5

Maga Ioan Adjutant aviator Esc.53 Vîn. 15/13

Vinca Tiberiu Locotenent Gr.7 Vîn. 15/13
Погиб 13.03.1944 г. Совершил 238 боевых вылетов.

Vizanti Dan Capitan Gr.6 Vîn. 15/?
В т.ч. 10.06.1944 г. он в районе Плоешти сбил сразу два P-38.

Tifrea Aurel 14/5

Dobran Ion Locotenent Gr.9 Vîn. 13/10
Совершил 340 боевых вылетов.

Malacesku Ioan 13/11

Micu Ioan	Sublocotenent	Gr.8 Vân.	13/?
<p>Popescu-Ciocanel Gheorghe Capitan Gr.9 Vân. 13/9 Первоначально летал на IAR-39 в составе Esc.19 Obs. и только затем перешел в истребительную авиацию. 26.07.1944 г. в бою с P-38 и P-51 его Bf-109G был сбит в районе г. Бырлад. Он получил тяжелые ранения и 10.08.1944 г. умер в госпитале.</p>			
Radulescu Andrei	Adjutant aviator	Gr.9 Vân.	13/9
<p>26.07.1944 г. в бою с P-38 его Bf-109G был сбит в районе г. Бырлад. Радулеску был тяжело ранен и больше уже в боях не участвовал.</p>			
Bulat Mihai			12/4
Ilie Dumitru	Adjutant aviator	Gr.6 Vân.	12/8
<p>В т.ч. 10.06.1944 г. он в районе Плоешти сбил сразу два P-38.</p>			
Lungulescu Constantin	Adjutant aviator	Gr.9 Vân.	12/11
<p>Погиб в июне 1944 г.</p>			
Popescu Constantin			12/5
Dârjan Trajan	Adjutant aviator	Gr.9 Vân.	11/8
<p>Совершил 176 боевых вылетов. Погиб 25.02.1945 г., когда в районе словацкого г. Зволен (Zvolen) его Bf-109G-6 был сбит в бою с «Мессершмиттами» из I./JG53.</p>			
Mihordea Mihai			11/7
Zâbâva Teodor	Adjutant aviator	Gr.8 Vân.	11/11
Bălan Emil	Adjutant aviator	Gr.9 Vân.	10/?
<p>Погиб 26.07.1944 г., когда его Bf-109G был сбит в районе г. Бырлад в бою с американскими P-38 и P-51.</p>			
Cocebaș Gheorghe	Adjutant aviator	Gr.6 Vân.	10/9
<p>В т.ч. 10.06.1944 г. он в районе Плоешти сбил сразу два P-38.</p>			
Galea Ion	Sublocotenent	Gr.9 Vân.	10/?

Polizu-Micsunesti Nicolae			10/10
Погиб 05.05.1943 г.			
Bărladeanu Ion	Locotenent	Gr.4 Vână.	9/3
В т.ч. 01.08.1943 г. он сбил сразу два В-24.			
Chera Dumitru			9/3
Cojocaru Petre			9/3
Georgescu Constantin			9/3
Greceanu Stefan			9/9
Macri Nicolae			9/3
Mociormita Gheorghe			9/3
Prasinopol Gheorghe			9/3
Sandru Jean			9/3
Stanica Gheorghe			9/3
Stefanescu Parsifal			9/7
Cameceanu Eugen			8/8
Moraru Iosif			8/7
Muresan Liviu	Adjutant aviator	Gr.7 Vână.	8/7
Погиб 10.10.1943 г., когда его Вf-109G был сбит и упал в Азовское море.			
Nicola Ioan	Adjutant aviator	Gr.4, 6 Vână.	8/3
Тoma Lucian	Capitan	Gr.9 Vână.	8/4
Погиб 25.09.1944 г., когда его Вf-109G-6 был сбит бортстрелком немецкого Ju-188.			

Ursachi Constantin			8/6
--------------------	--	--	-----

Agarici Horia	Locotenent	Esc.53 Văn.	7/4
---------------	------------	-------------	-----

23.06.1941 г. он сбил сразу три ДБ-3Ф из 2-го МТАП, которые участвовали в налете на Констанцу.

Baciu Dumitru	Locotenent	Gr.6 Văn.	7/4
---------------	------------	-----------	-----

Dumitresku Mirsea	Locotenent	Gr.6 Văn.	7/4
-------------------	------------	-----------	-----

Dumitrescu Stefan			7/3
-------------------	--	--	-----

Panaït Ion	Adjutant aviator	Gr.9 Văn.	7/5
------------	------------------	-----------	-----

Pomuț Constantin	Adjutant aviator	Gr.5 Văn.	7
------------------	------------------	-----------	---

Летал на истребителях «Харрикейн» Mk.I и IAR-80.

Tutuianu Gheorghe	Adjutant aviator	Gr.6 Văn.	7/5
-------------------	------------------	-----------	-----

Angelescu Virgil			6/2
------------------	--	--	-----

Bucsa Pavel			6/2
-------------	--	--	-----

Greco Gheorghe			6/3
----------------	--	--	-----

Gulan Gheorghe			6/2
----------------	--	--	-----

Mihaiescu Petre			6/2
-----------------	--	--	-----

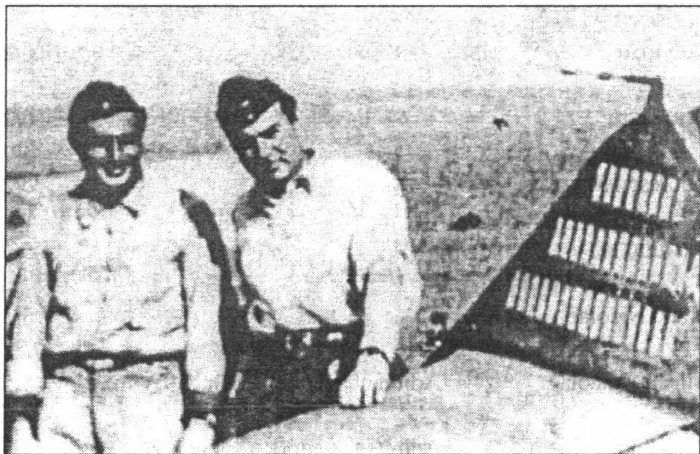
Naghirneac Nicolae	Sublocotenent	Gr.7 Văn.	6/4
--------------------	---------------	-----------	-----

Neagoie Gheorghe			6/2
------------------	--	--	-----

Nicoară Constantin	Adjutant aviator	Gr.7, 9 Văn.	6/5
--------------------	------------------	--------------	-----

10.10.1943 г. его Bf-109G был сбит советскими истребителями и упал в Азовское море, но Никоарэ удалось спастись.

Reinek Radu			6/6
Sandu Ioan			6/2
Scurtu Petre			6/2
Teodorescu Mirsea			6/2
Anca Iuliu			5/4
Batranu Nicolae			5/3
Burileanu Nicolae	Adjutant aviator	Gr.7, 9 Văn.	5/5
Cătană Laurentiu	Adjutant aviator	Gr.7 Văn.	5/5
26.07.1943 г. он сбил два советских истребителя, а затем в ходе боя его Bf-109G-2 столкнулся с третьим. Успев выпрыгнуть на парашюте, он попал в плен и вернулся в Румынию уже после окончания войны.			
Cordescu Petre	Adjutant aviator	Esc.53 Văn.	5/5
Dusescu Hariton	Locotenent	Gr.9 Văn.	5/5
Encioiu Dumitru	Adjutant aviator	Esc.53 Văn.	5/3
Marinciu Ion			5/3
Mirila Vasile			5/3
Puscaș Ștefan	Adjutant aviator	Gr.8 Văn.	5/3
Scurtu Dan	Locotenent	Esc.53 Văn.	5/3
Selei Erich			5/5
Vlădăreanu Aurel	Adjutant aviator	Gr.6 Văn.	5/2



Это был самый результативный румынский ас Второй мировой войны, при этом на его счету были как советские и американские, так и немецкие самолеты.

Константин Кантакузино родился 11 ноября 1905 г. в Бухаресте. Его родители — Михай Кантакузино и Мария Розетти (Maria Rosetti)² — происходили из древних дворянских и очень богатых фамилий. Даже после 1921 г., когда в Румынии много земель были реквизированы и переданы крестьянам, семья Кантакузино владела 1172 гектарами отличных пахотных земель, расположенных вокруг их поместья в местечке Жилава, в нескольких километрах южнее Бухареста.

Еще учась в гимназии, Кантакузино увлекся сначала вело-, а затем и автоспортом. Финансовое состояние семьи позволяло ему посвящать все свое время этим занятиям. Он стал отличным велосипедистом и автогонщиком, установив в ходе ралли Париж — Бухарест новый рекорд. Одновременно Кантакузино занимался теннисом и хоккеем с шайбой и в 1933 г. на чемпионате мира по хоккею даже был капитаном румынской команды.

¹ На фото капитан Кантакузино (справа) со своим механиком Бăскă (Băscă).

² После скоропостижной смерти Михая Кантакузино она повторно вышла замуж за известного румынского композитора и скрипача мирового класса Георге Энеску (George Enescu).

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

Кантакузино стал отличным пилотом и в 1939 г. на немецком биплане Bü-133 Jungmeister выиграл чемпионат Румынии по высшему пилотажу. К началу Второй мировой войны он налетал уже свыше двух тысяч часов.

В 1941 г. Кантакузино стал шеф-пилотом румынской национальной транспортной авиакомпании LARES. Однако уже вскоре он оставил эту удобную должность, добровольно перейдя на службу в военную авиацию.

В составе Esc.53 Vâp., оснащенной английскими истребителями Хаукер «Харрикейн» Mk.I, Кантакузино принял участие в боях на Восточном фронте. С 5 июля по 31 октября 1941 г. он 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.

«Харрикейны» очень хорошо показали себя в боях на Восточном фронте. До конца 1941 г. Esc.53 Vâp. одержала 35 побед, потеряв при этом только один самолет.

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

26 апреля 1943 г. он снова был мобилизован и направлен в Gr.7 Vâp., которая была оснащена истребителями Bf-109G и действовала тогда на Восточном фронте совместно с JG3. Уже 5 мая капитан Кантакузино был назначен командиром Esc.58 Vâp.

29 июня 1943 г. он вместе со своим ведомым сопровождал три Ju-88A-4 из Gr.5 Bomb., когда их атаковали десять советских истребителей — четыре Як-1, четыре «Спитфайра» и два Ла-5. В ходе боя «Мессершмитт» ведомого получил тяжелые повреждения и повернул обратно. Кантакузино продолжил бой в одиночку и смог сбить два «Спитфайра». К этому времени и его Bf-109G получил несколько попаданий, но все же смог затем дотянуть до аэродрома. Из трех же «Юнкерсов» советским истребителям удалось сбить два.

В июле Кантакузино совершал не только дневные вылеты, но пытался действовать и ночью, чтобы помешать советским ночным бомбардировщикам. Поскольку Bf-109G совершенно не был приспособлен для ночных полетов, немцы посчитали эту затею безумной, и после протестов с их стороны Кантакузино был вынужден прекратить свои ночные полеты.

27 июля 1943 г. «Мессершмитты» Esc.58 Van. должны были сопровождать немецкий самолет-разведчик, однако из-за технических проблем к нужному времени удалось заправить только один истребитель Кантакузино. Прибыв в точку встречи с самолетом-разведчиком, 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.

В течение 2 — 5 августа 1943 г. он сбил пять Ил-2 и четыре «Яка», увеличив общее число своих побед до 27.

16 августа стало очень удачным днем для Gr.7 Vână., когда в течение дня румынские пилоты одержали 22 подтвержденных победы и пять вероятных побед. Самым результативным стал сублокотенент Йон Милу, сбивший пять советских самолетов, капитан Кантакузино записал на свой счет два Ла-5 и один Ил-2, а капитан Александру Шербанеску сбил два Ил-2 и, вероятно, еще один штурмовик.

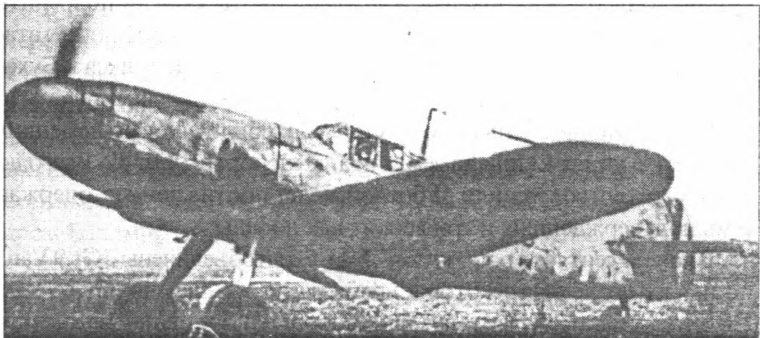
28 августа 1943 г. капитан Кантакузино был награжден немецким Железным Крестом 1-го класса. А спустя два дня пять лучших на тот момент румынских летчиков-истребителей — капитан Шербанеску, капитан Кантакузино, локотенент Тудор Грекеану, сублокотенент Йон Милу и сублокотенент Ион Дикезаре (Ion Dicezare) — были награждены орденом Михая Храброго (Mihai Viteazul)¹ 3-го класса.

Осенью 1943 г. Кантакузино неожиданно тяжело заболел и был сначала отправлен в госпиталь, а затем ему был предоставлен от-

¹ Был учрежден в декабре 1916 г. в качестве высшей военной награды Румынии. Орден имел три класса, при этом ордена каждого класса имели две степени — без Мечей и с Мечами. Этим орденом могли награждаться и иностранцы. Так, в Третьем рейхе им были награждены рейхсмаршал Герман Геринг, генерал-фельдмаршалы Вальтер фон Браухич (Walter von Brauchitsch), Эрих фон Манштейн и Герд фон Рундштедт (Gerd von Rundstedt).



**Командир Esc.58 Vâp.
капитан Константин Кантакузино (справа)
и его ведомый адъютант Эмиль Былан (Emil Bălan),
который рисует на киле «Мессершмитта» своего командира
отметку его 38-й победы**



Румынский истребитель Bf-109G-1, 1944 г.

пуск. Обратнo в Gr.7 Vân. он возвратился только 10 февраля 1944 г. К этому времени группа была отозвана с Восточного фронта и действовала в составе 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 Vân. была переименована в Gr.9 Vân., на его счету было уже 36 побед.

6 июня Кантакузино первому из румынских пилотов удалось сбить американский истребитель Р-51. 15 июля на его счету был еще один «Мустанг», а в начале августа он сбил два Р-38.

18 августа в бою с Р-51 погиб командир Gr.9 Vân. капитан Шербанеску, и Кантакузино был назначен командиром группы вместо него.

В течение 22 августа пилоты Gr.9 Vân. 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. Однако власти Третьего рейха не хотели так просто смириться и собирались силой привести к власти послушное прoнемецкое правительство. Поэтому для обороны Бухареста от возможных налетов Люфтваффе Gr.9 Vân. была перебросена на аэродром Леордени, в 70 км юго-западнее Плоешти.

Утром 25 августа шесть Вf-109G-6 во главе с Кантакузино перехватили одиннадцать He-111 из I./KG4, которые собирались нанести бомбовый удар по румынской столице. В результате капитан Кантакузино сбил три «Хейнкеля», а другие пилоты смогли повредить еще три бомбардировщика. Затем румынские «Мессершмитты» атаковали группу Ju-87D-5 из I./SG2, также приближавшихся к Бухаресту, и сбили один из них.

На следующий день пилоты Gr.9 Vân. 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 Gr.7 Vân. были объединены с Gr.9 Vân., после чего последняя некоторое время имела обозначение Gr.7/9 Vân. Поскольку капитан Кантакузино, свободно говоривший на английском языке, получил специальное задание, командиром Gr.9 Vân. был назначен капитан Лукиан Тома (Lucian Toma).

Кантакузино было поручено доставить на аэродром Фоджа 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.

На Vf-109G-6 W.Nr.166133 (бортовой номер 31) капитана Кантакузино был установлен подвесной топливный бак, а американский пилот разместился в фюзеляже. Через два часа и пять минут Кантакузино приземлился на аэродроме Фоджа. Американцы встретили его крайне подозрительно и только после того, как из фюзеляжа «Мессершмитта» вылез невредимый Джеймс Ганн, все стало на свои места.

В Фоджа Кантакузино освоил истребитель P-51, для чего ему потребовался всего один полет. После этого он продемонстрировал на «Мустанге» американским пилотам такую серию фигур высшего пилотажа, которую не все из них могли выполнить. В то же время его собственный «Мессершмитт» был выведен из строя, когда американцы попытались летать на нем. В результате Кантакузино пришлось возвращаться в Румынию уже на «Мустанге».

Всего в первой половине сентября 1944 г. в рамках операции «Reunion» из Румынии на аэродромы в Южной Италии на борту 56 B-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, продвигавшихся по румынской территории.

В начале сентября Gr.9 Vână. в составе 1-го авиакорпуса была переброшена в Южную Трансильванию. Действуя с аэродрома Турнишор, ее пилоты прикрывали румынские бомбардировщики и штурмовики, кроме того, сами наносили удары по наземным целям. Так, 15 сентября на аэродроме около г. Клуж-Напока они уничтожили истребитель Re-2000, транспортный FW-58 и три транспортных планера. В тот же день Gr.9 Vână. перебазировалась на аэродром Баломир (Balomir).

18 сентября группа впервые вступила в бой с истребителями Люфтваффе, потеряв один Vf-109G-6, еще один самолет получил повреждения и совершил вынужденную посадку. 25 сентября капитан Тома сбил Ju-188, однако при этом и его «Мессершмитт» был

подбит бортстрелком с немецкого бомбардировщика и врезался в землю. В результате в тот же день капитан Кантакузино, успевший к этому времени совершить уже несколько полетов в Италию, снова был назначен командиром Gr.9 Vână.

Всего в сентябре пилоты группы совершили 314 боевых вылетов. В конце осени и в течение зимы 1944 — 45 г. плохая погода над Трансильванией не благоприятствовала действиям авиации. Поскольку наступление советских и румынских войск продолжалось, вслед за ними все дальше на запад перелетала и Gr.9 Vână. 14 декабря группа перебазировалась на бывший венгерский аэродром в Мишкольце, а в феврале 1945 г. — на аэродром Лученец (Lučenec), находившийся уже на территории Словакии.

В течение 25 февраля «Мессершмитты» Gr.9 Vână активно поддерживали румынские и советские части, которые вели наступление в районе г. Зволен¹. В ходе своего пятого в тот день боевого вылета капитан Кантакузино обнаружил «восьмерку» немецких FW-190F-8, которая штурмовала позиции советских войск. Атаковав, 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 Тражан Дыржан (Trajan Dârjan) 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 позиций². Тем временем ведомый Липферта сбил Кантакузино, который даже не успел заметить, что произошло с его собственным ведомым. В отличие от Дыржана ему повезло — он остался жив и вскоре на автомашине, принадлежавшей румынской пехотной дивизии, вернулся в свою группу.

¹ Венгры называли его Зольом (Zolyom), а немцы — Альтзоль (Altsohl).

² Интересно, что Липферту эта победа почему-то официально не была засчитана.

В тот же день, но несколько позднее, Вf-109G-6 из Gr.9 Vâp. встретились со звеном Вf-109К. В ходе боя два румынских «Мессершмитта» получили повреждения, но в то же время адъютанту Константину Никоарэ (Constantin Nicoară) удалось сбить один из немецких истребителей.

С наступлением весны погодные условия улучшились, что позволило Gr.9 Vâp. увеличить количество боевых вылетов. Только за первые три дня апреля группа выполнила 69 вылетов и в последующие дни ежедневно совершала по 14 — 15 вылетов. 7 апреля Gr.9 Vâp. перебазировалась в Зволен, а с 13 апреля действовала с аэродрома Бодин (Bodin).

Всего в течение апреля 1945 г. пилоты Gr.9 Vâp. совершили 225 боевых вылетов. В основном они поддерживали свои части, нанося штурмовые удары по немецким позициям. Им уже больше не пришлось встретиться в бою с самолетами Люфтваффе, и потому Вf-109К, сбитый 25 февраля адъютантом Никоарэ, стал последней победой румынских пилотов в ходе Второй мировой войны.

С 6 мая «Мессершмитты» Gr.9 Vâp. действовали в районе Праги. 9 мая капитан Кантакузину вместе со своим ведомым локотенентом Добраном прикрывал самолет-разведчик IAR-39, который разбрасывал пропагандистские листовки над местами расположения остатков немецких частей.

Свой последний боевой вылет в ходе Второй мировой войны пилоты Gr.9 Vâp. совершили 11 мая 1945 г. Звено Вf-109G-6 прикрывало румынские бомбардировщики, которые атаковали в районе Пльзенья отказывавшиеся сдаваться части 1-й дивизии РОА.

Всего с 25 августа 1944 г. по 12 мая 1945 г. в ходе боевых действий против Третьего рейха и его союзников самолеты 1-го авиакорпуса совершили 8542 боевых вылета. За это время румынскими истребителями и зенитной артиллерией был сбит 101 немецкий и венгерский самолет. При этом 7 мая румынские зенитчики одержали свою 1110-ю и последнюю в ходе Второй мировой войны победу, когда 147-я батарея сбила один из немецких самолетов, атаковавших аэродром в Брно.

В то же время румынская авиация потеряла за этот период 176 самолетов, часть из них была захвачена немцами в августе — сентябре 1944 г., а остальные уничтожены в ходе боевых действий, при этом некоторые из них были сбиты советскими истребителями, которые не очень дружелюбно относились к своим новым союзникам.

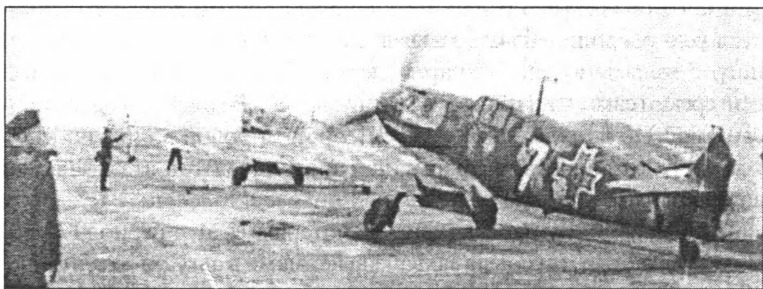
Людские потери составили 1195 человек — 356 погибли, 468 пропали без вести и 371 получил ранения. 8 мая 1945 г. севернее Брно был сбит самолет-разведчик IAR-39 — последний самолет, потерянный румынской авиацией.

Всего в ходе Второй мировой войны капитан Кантакузино совершил 608 боевых вылетов. Сбив 45 самолетов и набрав 56 очков, он стал лучшим румынским асом. Еще 11 его побед не имеют официального подтверждения.

По окончании войны Кантакузино демобилизовался и вернулся на свою прежнюю работу в авиакомпанию LARES. После того как 30 декабря 1947 г. 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, и 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. Там при помощи румынской диаспоры он смог собрать деньги на покупку легкого спортивного самолета, чтобы затем зарабатывать себе на жизнь, выступая в различных авиашоу.

Константин Кантакузино умер 26 мая 1958 г. в возрасте 52-х лет. По одним данным, он скончался после неудачной хирургической операции, а по другим сведениям — разбился во время полета на своем самолете.



Румынские истребители Bf-109G-6 вырывают на старт, 1944 г.

Александру Шербанеску (Șerbănescu Alexandru)

Он занимает второе место в списке румынских асов периода Второй мировой войны после Константина Кантакузино.

Александру Шербанеску родился в 1912 г. Свою военную карьеру он начал в пехоте. В 1933 г. после окончания пехотной офицерской школы Шербанеску был направлен в 3-й горный батальон, расквартированный около Брашова. В 1938 г. ему было присвоено звание сублокотенента.

В 1939 г. Шербанеску окончил школу летчиков-наблюдателей, а затем был направлен в авиашколу для подготовки уже в качестве пилота. Летом 1941 г. после начала боевых действий на Восточном фронте он был переведен в истребительную авиашколу, располагавшуюся в г. Рошиори-де-Веде (Roșiori de Vede), в 95 км юго-западнее Бухареста.

22 августа 1942 г. локотенент Шербанеску прибыл в Gr.7 Vâp. и уже 2 сентября совершил свой первый боевой вылет. С середины сентября группа действовала с аэродрома Карповка, в 36 км западнее Сталинграда. 17 сентября Шербанеску одержал свою первую победу, сбив «Як», а 25 сентября он записал на свой счет второй советский самолет.

20 ноября 1942 г. советские части, прорвав накануне фронт, неожиданно появились в непосредственной близости от аэродрома Карповка, и тут Шербанеску очень пригодился опыт службы в пехоте. Несмотря на то что в его распоряжении были только зенитная батарея и взвод охраны, он смог организовать эффективную оборону аэродрома. При этом Шербанеску использовал даже бортовые 20-мм пушки «Мессершмиттов», и для того, чтобы из них можно было вести огонь по наземным целям, хвосты самолетов были подняты и поставлены на бочки из-под бензина. В результате персонал Gr.7 Vâp. смог в течение двух дней отбивать атаки советских частей, включая танки, на свой аэродром.

23 ноября 1942 г. группа получила приказ покинуть Карповку и перебазироваться на аэродром Морозовск, расположенный в 165 км к юго-западу. «Мессершмиттам» пришлось взлетать прямо под артиллерийским огнем, при этом на борту каждого самолета, кроме пилота, были еще по два или три «пассажира» из числа наземного персонала. Из 19 самолетов в воздух смогли подняться 16, так как три истребителя, получив попадания, остались на земле.

В начале января 1943 г. в Новочеркасске из остатков Gr.5 Bomb. и Gr.7 Vâp. была создана смешанная авиагруппа. 20 января Шербанеску сбил истребитель «Харрикейн». Спустя месяц — 20 февраля — Gr.7 Vâp., которая к тому времени базировалась на аэродроме Сталино¹ и в составе которой остались всего три «Мессершмитта», была отозвана в Румынию для отдыха и перевооружения.

6 марта 1943 г. Шербанеску было присвоено звание капитана. 29 марта Gr.7 Vâp., которая была оснащена Bf-109G-2, вернулась на Восточный фронт, где была временно подчинена JG3. В тот же день капитан Шербанеску был назначен командиром Esc.57 Vâp.

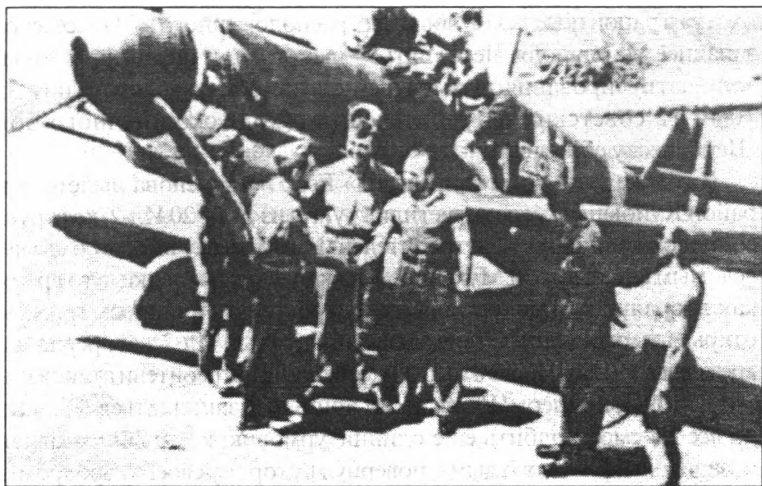
26 июня звено «Мессершмиттов» во главе с капитаном Шербанеску во время патрульного полета в районе Кирпичево — Румянки встретило группу из 20 — 22 советских «Спитфайров». В ходе завязавшегося боя Шербанеску, адъютант Иоан Мукеника (Ioan Mucenica) и адъютант Христеа Чирвысьута (Hristea Chirvășuță) одержали по одной победе. Четвертый — адъютант Лаурентиу Кытаны (Laurențiu Cătană) — успел сбить два «Спитфайра», прежде чем столкнулся с третьим. Румынский пилот в последний момент успел выпрыгнуть на парашюте из падающего «Мессершмитта». Приземлившись на территории, занятой советскими войсками, он попал в плен и вернулся в Румынию уже после окончания Второй мировой войны.

До 1 июля 1943 г., когда Gr.7 Vâp. была передана под командование 1-го румынского авиакорпуса, Шербанеску успел одержать еще четыре победы, сбив два Ла-5 и два Як-7.

13 июля 1943 г. три Bf-109G, которые пилотировали капитан Шербанеску, адъютант Мукеника и сублокотенент Милу, прикрывали группу Ju-88A-4 из Gr.5 Bomb., когда их атаковали десять советских истребителей. Один из них зашел в хвост «Мессершмитту» Милу, но Шербанеску вовремя заметил это и открыл огонь. В результате советскому пилоту пришлось отвернуть в сторону. В этот момент перед Шербанеску неожиданно появился другой советский истребитель, и он сразу же сбил его, после чего продолжил преследование первого и, в конце концов, сбил и его.

В течение 17 — 18 июля он одержал шесть побед. 18 июля звено «Мессершмиттов» во главе с Шербанеску вылетело на «свободную

¹ В 1961 г. г. Сталино был переименован в Донецк.



**Командир Esc.57 Vâp. капитан Шербанеску (справа)
принимает поздравления после удачного боевого вылета,
сзади — его Bf-109G-4/R6 с бортовым номером 1**



**Капитан Шербанеску (первый справа)
обсуждает с пилотами Gr.7 Vâp. последний боевой вылет**

охоту» в район поселка Куйбышево, расположенного в 74 км северо-западнее Мариуполя. Через пять — шесть минут после прибытия в зону патрулирования румынские пилоты обнаружили группу из 10 — 12 советских истребителей, и в ходе скоротечного боя Шербанеску сбил два Як-1.

В тот же день «Мессершмитты» Esc.57 Vâp. снова вылетели в район Куйбышево, где встретили группу из 18 — 20 Ил-2, которую сопровождали 10 — 12 истребителей. Шербанеску вместе со своим ведомым адъютантом Мукеникой атаковал штурмовики, в то время как вторая пара прикрывала их. Шербанеску пришлось трижды открывать огонь, прежде чем крайний правый Ил-2, загоревшись, врезался в землю. После этого уже советские истребители атаковали его Вф-109G, и теперь Шербанеску пришлось защищаться. Однако он все же смог подбить еще один штурмовик, который, оставляя позади шлейф черного дыма, повернул в сторону своего аэродрома.

28 июля звено Шербанеску атаковало «четверку» советских истребителей, сбив два из них. Одна победа была на счету Шербанеску, а другую одержал локотенент Грекану.

7 августа звено «Мессершмиттов» во главе с Шербанеску в ходе очередного вылета на «свободную охоту» обнаружило группу Ил-2, летевшую под прикрытием истребителей. Румынские пилоты атаковали штурмовики, когда те только собирались начать штурмовку наземных целей. В результате капитан Шербанеску и сублокотенент Милу сбили по два Ил-2.

В течение 16 августа пилоты Gr.7 Vâp. одержали 22 подтвержденных и пять вероятных побед. Шербанеску записал на свой счет еще две победы, сбив два Ил-2. Еще один штурмовик был им поврежден, но, что с ним затем стало, было неизвестно, и потому он был отнесен к разряду вероятных побед. На следующий день капитан Шербанеску был награжден немецким Железным Крестом 1-го класса.

20 августа в ходе очередного боя он получил касательное ранение в лицо, но продолжал участвовать в боевых вылетах.

30 августа 1943 г. Шербанеску был в числе пяти лучших румынских летчиков-истребителей, награжденных высшей военной наградой Румынии орденом Михая Храброго.

10 октября 1943 г. едва не стало последним днем в его летной карьере. В тот день звено Вф-109G во главе с Шербанеску, завершив сопровождение группы Ju-88A-4 из Gr.5 Bomb., вылетело на «сво-

бодную охоту». Вскоре румынские пилоты обнаружили группу Ил-2 и уже начали заходить для атаки, когда их самих неожиданно атаковали советские истребители. Первым был сбит «Мессершмитт» адъютанта Ливиу Муресана (Liviu Muresan). Вслед за ним был подбит и упал в Азовское море истребитель, принадлежавший адъютанту Никоарэ. Поскольку Азовское море в большинстве своем довольно мелкое, Никоарэ удалось спастись. Сумев выбраться из кабины, он влез на фюзеляж и, стоя по пояс в воде, дождался, когда его найдет и подберет немецкий спасательный катер.

Шербанеску же на горящем «Мессершмитте» смог дотянуть до позиций румынской 4-й горнострелковой дивизии и совершить вынужденную посадку. Когда вечером 10 октября он вернулся на свой аэродром, то узнал, что по советскому радио было объявлено об уничтожении целой группы румынских истребителей. На следующий день Шербанеску, пролетев на малой высоте над аэродромом советских истребителей, сбросил записку, в которой приглашал желающих убедиться в том, что его группа все еще существует. Однако желающих почему-то не нашлось.

23 октября 1943 г. на аэродром Чаплинка, в 78 км юго-восточнее Херсона, на котором тогда базировалась Gr.7 Vân., прибыла Gr.9 Vân. под командованием локотенент-командора Георге Георгеску (Gheorghe Georgescu). В ее составе были три эскадрильи: Esc.47 Vân., Esc.48 Vân. и Esc.56 Vân., оснащенных истребителями Bf-109G.

Gr.9 Vân. должна была полностью сменить Gr.7 Vân., однако 14 лучших пилотов Gr.7 Vân., в т.ч. и Шербанеску, вместо того, чтобы вернуться в Румынию, остались на фронте, перейдя в состав вновь прибывшей группы.

28 октября, когда «Мессершмитты» Gr.9 Vân. прикрывали группу Ju-87D, Шербанеску сбил один «Як». 30 октября советские танки оказались уже в непосредственной близости от аэродрома Чаплинка и потому группа была вынуждена перелететь в Херсон.

В ноябре — декабре 1943 г. из-за плохой погоды интенсивность действий авиации сильно снизилась. Пилоты Gr.9 Vân. совершили в течение этого периода около 280 боевых вылетов, но провели лишь 11 боев и одержали всего две подтвержденных победы.

В конце декабря Gr.9 Vân. была отозвана из Херсона в Первомайск, расположенный в 204 км северо-западнее. 1 января 1944 г. новым командиром группы был назначен локотенент-командор Георге Стефанеску (Gheorghe Stefanescu).

В начале января 1944 г. Gr.9 Vâp. еще несколько раз перелетала с одного аэродрома на другой, пока, наконец, 8 января окончательно не остановилась на аэродроме Лепетиha, в 92 км северо-восточнее Николаева. На следующий день румынские пилоты возобновили боевые вылеты, а уже 10 января группа потеряла адъютанта Константина Помута, на счету которого было семь побед, одержанных в ходе кампании 1941 г.

В течение 14 января аэродром Лепетиha несколько раз подвергался атакам со стороны советской авиации. И капитан Шербанеску, возвращавшийся обратно после сопровождения своих бомбардировщиков, прямо над аэродромом перехватил и сбил один «Як». 1 февраля советские самолеты снова совершили налет на Лепетиху. На этот раз десять успевших подняться в воздух «Мессершмиттов» сбили два Ил-2 и два «Яка».

9 февраля Gr.9 Vâp. перебазировалась в Николаев, а три дня спустя — 13 февраля 1944 г. — капитан Шербанеску был назначен ее командиром вместо Стефанеску. Личное обаяние и забота о хорошем состоянии группы помогли ему быстро завоевать признание подчиненных.

В течение февраля пилоты Gr.9 Vâp. совершили 197 боевых вылетов и в 11 воздушных боях сбили 12 советских самолетов.

• Поскольку в марте советские войска находились уже в 15 км от Николаева, то «Мессершмитты» Gr.9 Vâp. перелетели на аэродром Татарка около Одессы. Плохие погодные условия препятствовали боевым вылетам, и потому это время пилоты использовали для отдыха. Это было особенно кстати, так как сразу восьми из них были присвоены очередные звания, что было более чем серьезным поводом для организации серии торжественных ужинов.

Тем временем наступление советских войск продолжалось, и Gr.9 Vâp. была вынуждена снова сменить аэродром. На этот раз ей пришлось перебазироваться уже на свою территорию — на аэродром Текуч (Тесус), в 25 км северо-восточнее г. Фокшани. В течение апреля пилоты группы совершили 462 боевых вылета, участвовали в 20 воздушных боях и сбили 15 самолетов. Они прикрывали свои и немецкие бомбардировщики и штурмовики, летали на «свободную охоту» над линией фронта, патрулировали над собственным аэродромом. Однако одним из наиболее важных заданий для них стало сопровождение Fi-156, на котором маршал Антонеску совершал инспекционные полеты на фронт.



Второй справа — командир Gr.9 Văn. капитан Шербанеску, первый слева — лейтенант Людвиг Неубёк (Ludwig Neuböck), бывший офицером связи Люфтваффе при Gr.9 Văn., весна 1944 г.



**Пилоты Gr.9 Văn., аэродром Текуч, май 1944 г.
Слева направо: локотенент Харитон Дусеску (Hariton Dusescu), капитан Александру Шербанеску, сублокотенент Ион Милу, адъютант Скордила (G. Scordila) и неизвестный**

В мае 1944 г. группа участвовала в боях в районе г. Яссы. 22 мая капитан Шербанеску довел общее число своих побед до сорока, сбив два Р-39. До конца месяца пилоты Gr.9 Vâp. одержали 15 побед, при этом шесть из них 30 мая.

Утром 30 мая звено Bf-109G-6 из Gr.9 Van., состоявшее из пар капитан Шербанеску — адъютант Эрнест Стенгель (Ernest Stengel) и капитан Георге Попеску-Киокэнел — адъютант Константин Мирон (Constantin Miron), вылетело в район севернее Ясс. Вскоре румынские пилоты обнаружили «девятку» Р-39. В момент атаки на «Мессершмитте» Шербанеску неожиданно лопнул маслопровод, и вытекавшее масло забрызгало лобовое стекло фонаря. В результате Шербанеску не только промахнулся, но и был вынужден срочно выйти из боя и вернуться на аэродром.

Капитан Попеску-Киокэнел также промахнулся, а затем сам был атакован «Аэрокоброй». Однако ему на помощь пришел его ведомый адъютант Мирон, который был точен и сбил Р-39. Вскоре в том районе появилась группа Ил-2 и Як-9, которая тоже вступила в бой. В конце концов, капитан Попеску-Киокэнел все же смог одержать победу, сбив один советский истребитель.

С 6 июня 1944 г. Gr.9 Vâp. начала участвовать в боях с американскими самолетами, появлявшимися над Румынией, и 11 июня капитан Шербанеску сбил В-17. В течение июня пилоты группы совершили 232 боевых вылета и одержали 10 побед. Однако в боях с американцами погиб адъютант Константин Лунгулеску (Constantin Lungulescu), имевший на своем счету 12 побед, а два других аса — локотенент Тудор Грекеану и адъютант Думитру Энкиоу — получили ранения.

В течение июля «Мессершмитты» Gr.9 Vâp. выполнили 239 боевых вылетов, участвовали в 12 боях и сбили 28 самолетов. 26 июля на счету группы было сразу 11 Р-38, но при этом она потеряла семь своих самолетов, погибли четверо пилотов и еще двое получили ранения. 31 июля капитан Шербанеску сбил Р-38, но в том же бою Gr.9 Vâp. потеряла еще одного пилота — локотенента Дину Пистола (Dinu Pistol).

В начале августа группа была переброшена на аэродром Буззу и включена во 2-й сектор ПВО, отвечавший за оборону Бухареста и Плоешти. 4 августа 16 Bf-109G-6 во главе с капитаном Шербанеску атаковали соединение американских самолетов. В ходе боя Шербанеску сбил один Р-51, а капитан Кантакузино — два Р-38.

8 августа западнее Плоешти 18 «Мессершмиттов» Gr.9 Vâp., которые на этот раз возглавлял капитан Кантакузино, вступили в бой с большой группой P-38 и P-51. Румынским пилотам удалось сбить два «Мустанга» и один «Лайтнинг», но при этом группа потеряла два своих истребителя. Оба пилота — сублокотенент Йон Милу и адъютант Думитру Энкиою, — получив ранения, выпрыгнули на парашютах. После этого боя в составе Gr.9 Vap. осталось всего 13 пилотов.

11 августа капитан Шербанеску сбил два P-51. Спустя семь дней — 18 августа 1944 г. — 373 В-17 и В-24 из 15-й воздушной армии США атаковали нефтепромыслы Плоешти. С аэродрома Леордени поднялись 13 Вf-109G-6 из Gr.9 Vâp. во главе с Шербанеску, которые затем вместе с 12 истребителями из Gr.7 Vâp. вступили в бой с P-51 и P-38, прикрывавшими бомбардировщики. В ходе боя Шербанеску настолько энергично маневрировал, что его ведомый локотенент Ион Добран не смог удержаться рядом и отстал. Этим воспользовался один из «Мустангов», зайдя в хвост Шербанеску. Адъютант Тражан Дыржан по радио предупредил своего командира об опасности, но тот никак не отреагировал.

В тот день радиостанция Шербанеску работала с перебоями, и он мог постоянно держать связь только с командным пунктом группы на аэродроме. И потому, вероятно, просто не слышал предупреждения Дыржана. Американский пилот открыл огонь, и «Мессершмитт», загоревшись, круто пошел вниз. Последними словами Шербанеску, которые услышали на земле, были: «*Я падаю...*»

Он не дожил всего пять дней до 23 августа 1944 г., когда в Бухаресте произошел антифашистский переворот и Румыния подписала перемирие с союзниками.

Всего в ходе Второй мировой войны капитан Александру Шербанеску совершил 590 боевых вылетов и одержал 47 подтвержденных и 8 вероятных побед.

Ион Добран (Ion Dobran)



Он был последним ведомым командира Gr.9 Vâp. капитана Александру Шербанеску.

Ион Добран родился 5 февраля 1919 г. в местечке Валени Подгория (Valeni Podgoria). После окончания гимназии в Бухаресте он сначала поступил в военное училище в г. Тыргу-Муреш (Târgu Mures), а затем 10 мая 1941 г. — в офицерскую летную школу в Бухаресте.

В октябре 1941 г. сублокотенент Добран прибыл в истребительную авиашколу на аэродроме Гимбав, в 7 км западнее Брашова. После завершения летной подготовки он был включен в Esc.48 Vâp., базировавшуюся на аэродроме Пипера. Эта эскадрилья вместе с Esc.47 Vâp. входила в Gr.9 Vâp. локотенент-командора Георге Боркеску (Gheoghe Borcescu), сформированную 19 апреля 1942 г., и была оснащена истребителями IAR-80A.

В марте 1943 г. группа была направлена в Тирасполь, где прошла переподготовку на немецкие истребители Bf-109G. В августе того же года она начала постепенно менять Gr.7 Vâp., действовавшую на Восточном фронте.

14 августа первые десять пилотов Gr.9 Van., среди которых был и Ион Добран, прибыли на Восточный фронт. Уже на следующий день он совершил свой первый боевой вылет, а 6 сентября Добран одержал и свою первую победу, сбив один из Ил-2, атаковавших аэродром Gr.7 Vâp.

25 сентября румынские «Мессершмитты» сопровождали Ju-87D-3 из Gr.3 Bomb., когда их атаковали «Яки». В ходе завязавшегося боя Добран смог поймать в прицел один из советских ис-

трейбителей. После серии прямых попаданий 20-мм снарядов одна плоскость «Яка» разлетелась на куски, и Добран одержал свою вторую победу.

В течение сентября — октября на Восточный фронт прибыли и остальные пилоты Gr.9 Vâp. 23 октября 1943 г. Gr.7 Vâp. была отозвана в Румынию, но при этом четырнадцать ее лучших пилотов, среди которых был и капитан Шербанеску, остались на фронте и перешли в Gr.9 Vâp. С этого времени Добран стал летать в качестве ведомого Шербанеску, который затем 13 февраля 1944 г. был назначен командиром группы.

26 февраля в ходе уже своего третьего в тот день боевого вылета пара Шербанеску — Добран в районе Кривого Рога встретила шесть «Яков». Первая атака Шербанеску оказалась неудачной, но Добран «исправил» его ошибку, сбив «Як» короткой очередью. Мгновенно атаковав другой советский истребитель, Шербанеску уже не промахнулся.

В марте 1944 г. Добрану было присвоено звание локотенента. К этому времени линия фронта уже вплотную подошла к границам Румынии, и в апреле Gr.9 Vâp. уже действовала с аэродрома Текуч, в 25 км северо-восточнее г. Фокшани.

11 апреля в ходе своего первого боя над румынской территорией Добран сбил Як-7, а 17 апреля на его счету был Ил-2.

11 мая шесть Bf-109G из Gr.9 Vâp., обнаружив в ходе вылета на «свободную охоту» несколько Ла-5, атаковали их с пикирования. Из-за большой скорости Добран не успел точно прицелиться, и выпущенные им снаряды прошли мимо. В тот же день в ходе второго вылета румынские пилоты снова встретились с Ла-5, но на этот раз Добран не промахнулся, сбив один из них.

30 мая Добран, вылетев в паре с капитаном Кантакузино, сбил еще один Ил-2.

6 июня 1944 г. «Мессершмитты» Gr.9 Vâp. впервые вступили в бой с американскими самолетами. Добран с тремя другими пилотами — Мукеникой, Сенчеа (Senchea) и Симионеску (Simionescu) — играл в бридж, когда прозвучал сигнал тревоги. Все произошло настолько быстро, что, только увидев соединение американских бомбардировщиков, Добран понял, что он оторвался от остальных пилотов своей группы и оказался один. Внизу под собой он заметил четыре самолета и первоначально принял их за Bf-109G из Esc.56 Vâp. Однако, когда они приблизились, он понял, что это

американские P-51, которые летели совершенно спокойно, словно на параде. Добран спикировал и обстрелял крайний правый «Мустанг», за которым сразу же потянулся дымный след. Остальные три истребителя мгновенно разошлись в разные стороны. Затем Добран попытался приблизиться к бомбардировщикам, но сам был атакован теми тремя «Мустангами». Энергично маневрируя, ему удалось оторваться от двух из них, но пилот третьего P-51 все же сбил его.

26 июля 1944 г. стало «черным днем» в истории Gr.9 Vână. В тот день командир группы капитан Шербанеску вместе с капитаном Кантакузино находился в Бухаресте и обязанности командира исполнял капитан Георге Попеску-Киокэнел. Неожиданно поступило сообщение, что в районе городка Бырлад, расположенного в 69 км северо-восточнее г. Фокшани, обнаружена группа из двадцати американских бомбардировщиков, летевшая без истребительного прикрытия. В воздух сразу поднялись 16 «Мессершмиттов» во главе с капитаном Попеску. Однако, как оказалось, сообщение было неточным, и бомбардировщики сопровождали около 80 истребителей P-38 и P-51.

В ходе ожесточенного боя румынским пилотам удалось сбить одиннадцать «Лайтнингов», но при этом Gr.9 Vână понесла тяжелые потери — сразу семь «Мессершмиттов». Погибли адъютанты Эмиль Былан, Павел Туркану (Pavel Turcanu) и Александру Эконому (Alexandru Economu). Еще трое пилотов — капитан Попеску, адъютанты Иоан Мукеника и Андрей Радулеску (Andrei Radulescu) — получили тяжелые ранения. При этом от полученных ран капитан Попеску 10 августа скончался в госпитале. И только один Добран, чей истребитель тоже был сбит, не получил ни царапины. В одном бою Gr.9 Vână потеряла четырех своих асов. Мукеника успел одержать 24 победы, Попеску — 12, Былан — 10 и на счету Радулеску было 7 побед.

18 августа в бою с американскими истребителями погиб капитан Шербанеску, и Добран стал летать в паре с новым командиром Gr.9 Vână капитаном Кантакузино.

23 августа 1944 г. в Бухаресте произошел антифашистский переворот, и ранним утром 25 августа He-111 из I./KG4 вместе с Ju-87 из I./SG2 попытались нанести удар по румынской столице. Пилоты Gr.7 Vână и Gr.9 Vână получили приказ прикрыть город, и Добрану удалось сбить один «Хейнкель», который стал его десятой и, как затем оказалось, последней победой.

В сентябре 1944 г. Gr.9 Vâp. участвовала в боях в Трансильвании. 15 сентября «Мессершмитты» группы атаковали аэродром в г. Клуж-Напока ¹, на котором базировались венгерские самолеты, и Добран смог уничтожить на земле истребитель Re.2000.

9 мая 1945 г. Добран совершил свой последний вылет. В паре с капитаном Кантакузино он прикрывал самолет-разведчик IAR-39, сбрасывающий пропагандистские листовки.

Всего в ходе Второй мировой войны Ион Добран совершил 340 боевых вылетов и участвовал в 64 воздушных боях. Он одержал десять побед и еще один самолет уничтожил на земле, но при этом сам три раза был сбит.

После окончания войны Добран продолжал служить в румынской авиации. 13 марта 1946 г. ему было присвоено звание капитана, а 7 июня 1950 г. он получил звание локотенент-командора. В 1952 г. Добран, как бывший офицер королевской румынской армии, был уволен со службы и, чтобы заработать себе на жизнь, начал работать токарем на заводе «Timpuți Noi».

В 1954 г. удача неожиданно улыбнулась ему, и Добран снова начал летать, правда, на этот раз уже в гражданской авиации. Он стал пилотом румынской авиакомпании TAROM, в которой затем и работал до выхода на пенсию в 1963 г.



Ион Добран в кабине «Мессершмитта»

¹ Венгры называли его Коложвар (Kolozsvár).

Ион Милу (Ion Milu)



Это был третий по результативности румынский летчик-истребитель периода Второй мировой войны.

Ион Милу родился в 1902 г. в г. Брашове. В возрасте 19 лет он поступил в авиашколу, располагавшуюся на аэродроме Текуч и в 1922 г. в звании сержанта начал свою карьеру в военной авиации.

В последующие годы Милу служил в качестве летчика-испытателя и инструктора. В составе опытной эскадрильи, базировавшейся на аэродроме Пипера около Бухареста, он занимался испытаниями румынского истребителя IAR-80. 12 мая 1940 г. Милу совершил первый полет на прототипе истребителя IAR-81.

Осенью 1940 г. адъютант Милу был включен в состав Gr.7 Vâp., оснащенной немецкими истребителями Bf-109E-3. Летом — осенью 1941 г. он принимал участие в боях на Восточном фронте и до того момента, как группа была отозвана в Румынию, успел одержать три победы.

В сентябре 1942 г. он снова вернулся на Восточный фронт и в составе Gr.7 Vâp. участвовал в боях в районе Сталинграда, однако не смог одержать ни одной победы. После тяжелых потерь группа была отозвана в Румынию для пополнения и отдыха и возвратилась на фронт весной 1943 г. К этому времени Милу летал в составе Esc.57 Vâp. под командованием капитана Шербанеску.

10 апреля 1943 г. десять румынских «Мессершмиттов» атаковали советский аэродром, расположенный севернее Ворошиловграда,

уничтожив на земле пять бомбардировщиков Пе-2. И хотя затем эти данные были подтверждены снимками, сделанными самолетами-разведчиками Люфтваффе, командование румынской авиации засчитало своим пилотам только два самолета. В результате зацепок бюрократов, никогда не бывавших на фронте, трем пилотам — Иону Милу, Николаэ Бурилеану (Nicolae Burileanu) и Тибериу Винка (Tiberiu Vinca)¹ — не было засчитано по одному уничтоженному на земле Пе-2.

В течение апреля Милу сбил Пе-2 и Ил-2, после чего общее число его побед достигло пяти.

В 03.45 6 мая с аэродрома Краматорск, где тогда базировалась Gr.7 Vână., поднялась пара «Мессершмиттов», которые пилотировали адъютанты Ион Милу и Георге Фиру (Gheorghe Firu). Под фюзеляжем каждого из самолетов было подвешено по одной 250-кг бомбе, которые они должны были сбросить на одну из советских артиллерийских батарей. Вскоре после взлета румынские пилоты увидели на высоте две тысячи метров группу из 18 Ил-2, которые под прикрытием 20 Ла-5 летели в направлении их аэродрома.

Сбросив бомбы на запланированную цель, оба «Мессершмитта» на максимальной скорости вернулись к Краматорску и атаковали противника. Это позволило подняться в воздух еще трем румынским истребителям. В ходе ожесточенного боя Милу удалось сбить сразу три Ла-5, но при этом и его Вф-109G получил попадание в топливный бак. Самолет начал стремительно терять горючее, Милу был вынужден выйти из боя и в 04.20 благополучно приземлился в Краматорске.

В июне 1943 г. Милу было присвоено звание сублокотенента, что было большой редкостью для румынской авиации, в которой унтер-офицер практически не имел шансов стать офицером.

6 июля пилоты Gr.7 Vână. поднялись в воздух, чтобы атаковать наземные цели. На высоте около 600 метров у «Мессершмитта» командира группы командора Романеску (Romanesku) неожиданно загорелся двигатель и кабина пилота быстро наполнилась дымом. Из-за небольшой высоты прыгать на парашюте было нельзя. Тогда Милу подвел свой «Мессершмитт» вплотную к самолету

¹ Родился 23.05.1916 г. в небольшом местечке около г. Хунедоара. С 22.06.1941 г. по конец июля 1943 г. служил в составе Gr.7 Vână., а затем с февраля 1944 г. — в Gr.9 Vână. Погиб 13.03.1944 г. Всего на его счету было 13 сбитых самолетов.

командира и, отдавая команды по радио, помог ему совершить посадку. Быстро приземлившись рядом, он вытащил полузадохнувшегося в дыму Романеску из кабины.

4 августа Милу сбил один «Як», а 7 августа на его счету было сразу два Ил-2.

16 августа 1943 г. стало лучшим днем в истории Gr.7 Vâp., когда ее пилоты одержали 22 подтвержденных и 5 вероятных побед. Самым результативным из них стал сублокотенент Милу, сбивший три Ил-2 и два истребителя. Это было самое большое количество воздушных побед, одержанных румынским пилотом в течение одного дня. Однако радость Милу по этому поводу была недолгой — в тот же день он получил известие, что его жена, с которой он обвенчался еще в 1930 г., умерла в конце июля. И теперь у его дочери были все шансы остаться круглой сиротой, но судьба оказалась благосклонной к Милу, и он смог пережить войну.

19 августа Милу вместе с сублокотенентом Добраном и адъютантами Фиру и Молдовеану (Moldoveanu) сопровождал группу Hs-129B-2 из Gr.8 Asalt, когда их попытались атаковать четыре «Яка». Милу быстро сбил одного из нападавших, но затем появилась «восьмерка» ЛаГГ-3, и уже его «Мессершмитт» был подбит. Милу с большим трудом удалось оторваться от преследовавших его советских истребителей и, дотянув до линии фронта, совершить вынужденную посадку уже на своей территории. Он затем вспоминал, что из-за многочисленных пробоин его «Мессершмитт» больше походил на швейцарский сыр, чем на самолет.

На следующий день командующий 4-м воздушным флотом Люфтваффе генерал Отто Десслох (Otto Dessloch) вручил Милу немецкий Железный Крест 1-го класса. А спустя еще десять дней — 30 августа 1943 г. — сублокотенент Ион Милу был в числе пяти лучших румынских летчиков-истребителей награжден орденом Михая Храброго 3-го класса.

23 октября 1943 г. Gr.7 Vâp. была отозвана в Румынию, однако четырнадцать пилотов, среди которых был и Милу, остались на Восточном фронте, перейдя в состав Gr.9 Vâp.

После реорганизации группы Милу начал летать в составе Esc.56 Vâp. 14 апреля 1944 г. он сбил Ил-4, а 17 апреля — Ил-2.

24 мая, взлетев по тревоге с аэродрома Текуч, Милу на высоте 6500 метров перехватил и сбил еще один Ил-4, одержав свою 30-ю победу. Прилетев затем на легком самолете к месту падения бом-

бардировщика, он обнаружил там оставшегося в живых бортстрелка, который без малейшего сопротивления сдался в плен.

30 мая Шербанеску, Милу и Мукеника прикрывали несколько румынских Ju-88А-4, когда их попыталась атаковать «шестерка» Р-39. Однако «Мессершмитты» не дали советским истребителям приблизиться к бомбардировщикам, и в ходе завязавшегося боя Милу и Мукеника сбили по одной «Аэрокобре».

С 6 июня пилоты Gr.9 Vân. участвовали в отражении налетов американских бомбардировщиков. 11 июня им удалось сбить пять В-17, один из которых был на счету Милу. 15 июля он сбил еще одну «Летающую Крепость», а 31 июля — истребитель Р-38.

8 августа 1944 г. 18 Вf-109G из Gr.9 Vân. во главе с капитаном Кантакузино атаковали соединение американских бомбардировщиков, и в ходе боя Милу удалось сбить один из «Лайтнингов», сопровождавших их. Через несколько мгновений он увидел, что сверху приближаются приблизительно сорок Р-51. Милу смог предупредить своих товарищей об опасности, но сам уклониться от атаки уже не успел. «Мессершмитт» получил многочисленные попадания и потерял управление, но Милу все же удалось выпрыгнуть на парашюте. При этом, открывая заклинивший фонарь, он сильно повредил плечо и потому сразу после приземления был отправлен в госпиталь, находившийся в г. Дойкешти (Doicesti), в 50 км западнее Плоешти.

В ходе боя пилоты Gr.9 Vân. сбили два «Мустанга», но при этом был сбит еще один «Мессершмитт», а его пилот адъютант Думитру Энкиоу, получив ранение, выпрыгнул на парашюте.

В феврале 1945 г. Милу прибыл в Gr.1 Vân., но до конца войны уже не смог сбить ни одного самолета. Всего в ходе Второй мировой войны он одержал 45 подтвержденных и 6 вероятных побед.

1 июня 1945 г. Милу был в числе румынских пилотов, которые на истребителях Вf-109G-6 принимали участие в большом авиашоу, устроенном союзниками на аэродроме Вена-Нойштадт. На обратном пути на аэродром Мишкольц Милу, летевший в паре с локотенентом Думитру Бакиу (Dumitru Baciu), встретил над территорией Венгрии несколько американских «Мустангов». Милу покачал крыльями своего «Мессершмитта» в знак приветствия, американские пилоты ответили тем же, и самолеты мирно разошлись.

Спустя несколько минут Милу и Бакиу встретили уже группу Ил-2, летевшую в сопровождении Як-3, и снова покачали крыльями.

Однако советские самолеты на приветствие не ответили, а, наоборот, резко развернулись в противоположном направлении.

Два замыкающих «Яка», отделившись от основной группы, начали заходить для атаки на «Мессершмитты». Милу решил, что с него достаточно пяти лет войны, и, круто спикировав, оторвался от советских истребителей. Баки же принял бой и затем приземлился в Мишкольце с 16 пробойнами, по некоторым данным, он тогда сбил один из атаковавших Як-3.

В послевоенные годы локотенент Милу продолжал служить в составе румынской авиации. В мае 1946 г. он был награжден Мечами к ордену Михая Храброго, а в 1949 г. ему было присвоено звание капитана. Затем он работал в качестве летчика-испытателя на авиазаводе фирмы IAR.

После выхода на пенсию Ион Милу жил в своем родном Брашове, где и умер в 1980 г.



**Истребитель Bf-109G-2 из Gr.7 Văp.,
Восточный фронт, лето 1943 г.**

Тудор Грекеану (Tudor Greceanu)

Тудор Грекеану родился 13 мая 1917 г. в Бухаресте. В 1939 г. он закончил авиашколу штурманов, а в 1940 г. получил лицензию пилота. Освоив истребители, двухмоторные бомбардировщики и «слепые» полеты, Грекеану некоторое время служил в качестве инструктора, а затем был направлен в Gr.5 Vâp.

Весной 1943 г. локотенент Грекеану в составе Gr.7 Vâp. прибыл на Восточный фронт. 6 мая 18 Ил-2 под прикрытием 20 Ла-5 атаковали аэродром Краматорск, где тогда базировалась группа. В тот момент в воздухе были только два «Мессершмитта» сублокотенента Иона Милу и адъютанта Георге Фиру. Им на помощь немедленно взлетели еще три истребителя, которые пилотировали локотенент Грекеану, сублокотенент Николае Нагирнеак (Nicolae Naghirneac) и адъютант Чирвысыута. Последний сразу после взлета на малой высоте был атакован Ла-5 и совершил вынужденную посадку. В ходе завязавшегося боя Грекеану, сбив один Ла-5, одержал свою пятую победу, а на счету Милу было сразу три советских истребителя.

11 мая 1943 г. Грекеану был включен в состав Esc.57 Vâp. под командованием капитана Шербанеску.

В течение 18 июля «Мессершмитты» Gr.7 Vâp. сбили 15 советских самолетов, и еще пять побед были отнесены к разряду вероятных. Среди пилотов, одержавших победы, был и Грекеану. На следующий день он сбил ЛаГГ-3, а 23 июля на его счету был еще один советский истребитель.

Утром 28 июля румынские пилоты атаковали группу советских бомбардировщиков и Грекеану сбил один из сопровождавших их истребителей. В тот же день звено Bf-109G из Gr.7 Vâp. в ходе патрульного полета атаковало «четверку» советских истребителей, и ведущий капитан Шербанеску сразу сбил один из них. Грекеану тоже оказался в выгодной позиции и обстрелял второй истребитель. Советский пилот попытался уйти в пикирование, но Грекеану последовал за ним, продолжая вести огонь. Сначала из правой плоскости самолета показался шлейф белого дыма, а затем после очередной очереди Грекеану он взорвался в воздухе. В этот момент появились еще несколько советских истребителей, и Шербанеску приказал своим пилотам выйти из боя.

4 августа 1943 г. Грекеану сбил Ил-2, а затем 13 августа записал на свой счет еще одну победу. 30 августа локотенент Грекеану в

числе других пяти летчиков-истребителей был награжден орденом Михая Храброго 3-го класса.

13 февраля 1944 г. Грекеану был назначен командиром Esc.48 Vâp., входившей в состав Gr.9 Vâp., командиром которой в тот же день стал капитан Шербанеску.

10 марта советская авиация совершила очередной налет на аэродром Николаев, на котором тогда базировалась Gr.9 Vâp. В тот момент, когда советские самолеты штурмовали аэродром, над ним появились Bf-109G-6 локотенента Грекеану и адъютанта Тибериу Винка, возвращавшиеся после выполненного задания. Не раздумывая, они с ходу атаковали противника. Грекеану сбил один «Як», а Винка одержал сразу две победы.

25 апреля в ходе боя между пятью румынскими Bf-109G и группой из восьми Ла-5 и четырех P-39 он записал на свой счет одну «Аэрокобру».

20 мая 1944 г. двенадцать Bf-109G, которые возглавлял капитан Георге Попеску-Киокьнел, на высоте 5000 метров пересекли линию фронта. Вскоре Грекеану обнаружил внизу справа группу Пе-2, которых сопровождали «Яки», и сообщил ведущему. Попеску атаковал первым и сбил один «Як». Вслед за ним в атаку вышел Грекеану, но промахнулся. Однако уже через несколько мгновений ему представился новый шанс одержать победу, и на этот раз Грекеану был точен. Остальные «Мессершмитты» атаковали бомбардировщики, и адъютант Ион Панаит (Ion Panait) сбил один Пе-2.

23 июня 1944 г. около 500 бомбардировщиков из 15-й воздушной армии США совершили налет на Плоешти. В бою с сопровождавшими их истребителями «Мессершмитт» Грекеану был сбит и совершил вынужденную посадку в 13 км западнее г. Гэешти (Gaești), расположенного в 61 км юго-западнее Плоешти. Грекеану получил ранение и затем два месяца провел в госпитале.

После излечения Грекеану в составе Gr.9 Vâp. осенью 1944 г. — зимой 1945 г. участвовал в боевых действиях против Венгрии и Германии.

Всего в ходе Второй мировой войны он совершил боевые вылеты общей продолжительностью свыше тысячи часов и сбил 20 самолетов. Кроме того, еще 16 его побед были отнесены к разряду вероятных и потому не имеют официального подтверждения.

В послевоенные годы Грекеану продолжал служить в румынской авиации. 1 июня 1945 г. он входил в группу румынских пилотов,

которая принимала участие в большом авиашоу, устроенном союзниками на аэродроме Вена-Нойштадт. Рядом со стоянкой румынских Вф-109G-6 находилась стоянка немецких реактивных истребителей Ме-262. Английский полковник, отвечавший за проведение авиашоу, неожиданно предложил Грекеану совершить полет на реактивном «Мессершмитте».

Грекеану согласился и после 30-минутного инструктажа, проведенного одним из немецких пилотов, совершил вместе с ним десятиминутный ознакомительный полет на Ме-262. Выполнив на следующий день шестиминутный самостоятельный полет, Грекеану стал первым румынским пилотом, поднявшимся в воздух на реактивном истребителе.

В 1947 г. в Румынии к власти пришли коммунисты и румынская королевская авиация была переименована в авиацию демократической республики Румыния (Forțele Aeriene ale Republicii Populare Română). Она начала перестраиваться по советскому образцу, и в том же году Грекеану был уволен из нее.

В 1949 г. Тудор Грекеану, как участник боев на Восточном фронте и, что более важно, как активный противник нового коммунистического режима, был арестован. Он был приговорен к смертной казни, которая в последний момент была заменена длительным тюремным сроком. Грекеану удалось бежать, однако он был пойман и второй раз приговорен к смерти, которая затем была заменена теперь уже пожизненным заключением. Всего в различных тюрьмах и лагерях коммунистической Румынии Грекеану провел пятнадцать лет и лишь в 1964 г. был освобожден в числе других политических заключенных.

Умер Тудор Грекеану в декабре 1995 г. в Бухаресте.

Болгария

Создание болгарской авиации

В конце XIX — начале XX века Болгария стала местом столкновения интересов Англии, Франции, Германии и России, что во многом предопределило ее будущую позицию в ходе Второй мировой войны.

Болгарское царство было основано еще в конце VII века и с конца IX века имело экономические связи с Византией и Русью. В 1393 — 96 гг. оно было захвачено турками и вошло в состав Османской империи. В XIX веке на территории Болгарии сильно развилось движение гайдуков, ставившее своей целью освобождение страны от турецкого ига. Восстание 1876 г., жестоко подавленное турецкими властями, дало повод Российской империи, имевшей свои интересы на Балканах, 12 апреля 1877 г. объявить войну Турции.

В июне 1877 г. русские войска, перейдя Дунай, взяли города Никополь и Тырново ¹. После организованной Э. И. Тотлебенем ² блокады Плевны 28 ноября вся армия Османа-паши сдалась в плен. В начале января 1878 г. под Филиппополем ³ была наголову разбита армия Сумеймана-паши, а 8 января русские войска без единого выстрела заняли Адрианополь ⁴. Дальнейшее их продвижение к Константинополю ⁵ было остановлено лишь согласием султана Турции Абдул-Гамида II на выставленные Россией предварительные мирные условия. 19 февраля 1878 г. в местечке Сан-Стефано, недалеко от Константинополя, Россия и Турция подписали мирный договор, положивший конец войне. Согласно ему Турция, помимо других

¹ Ныне носят названия Никопол и Велико-Тырново.

² Граф Эдуард Иванович Тотлебен (1818 — 84) — выдающийся русский военный инженер: Летом 1854 г. он руководил строительством укреплений Севастополя, затем под его началом и по его проектам проводились работы по усилению укреплений Кронштадта, Выборга, Дюнабурга (Даугавпилса), Свеабурга, Николаева, устья Невы и Северной Двины.

³ Ныне г. Пловдив.

⁴ Ныне г. Эдирне на территории Турции.

⁵ Ныне г. Стамбул.

уступок в пользу России, соглашалась на то, чтобы Болгария вместе с Македонией и Фракией образовали независимое княжество Болгарии.

Однако такое положение не устраивало Германию и Австро-Венгрию, усматривавших в этом первый шаг Российской империи к созданию на Балканах Великой Болгарии от Черного до Эгейского моря. Австро-Венгрия потребовала созыва конгресса в Вене, но по желанию России Вена была заменена Берлином. При этом до начала его работы едва не вспыхнула война России с Англией и Австрией, настаивавшими на том, чтобы все условия мира, заключенного между Турцией и Россией в Сан-Стефано, были подвергнуты пересмотру на конгрессе. Истощенная войной и в виду некоторых уступок со стороны Англии, Россия приняла, в конце концов, это требование.

Берлинский конгресс работал с 13 июня по 13 июля 1878 г., и его главными руководителями были представитель Германии Бисмарк и представитель Англии лорд Биконсфилд. Подтвердив раздел Турции, Берлинский конгресс в то же время во многом изменил положения Сан-Стефанского договора. Российская империя получила Южную Бессарабию, часть территории Армении в районе Ардахана и Карса ¹, а также Аджарию вместе с городом Батуми. Австро-Венгрия, не участвовавшая в войне, получила право оккупировать Боснию и Герцеговину. Черногория, Сербия, Греция и Румыния были признаны независимыми государствами. В то же время княжество Болгария осталось зависимым от Турции, потеряв при этом часть своей территории, которая была определена Сан-Стефанским договором. Македония также осталась в Турции, а провинция Восточная Румелия получила автономию.

Несмотря на формальное вхождение в состав Турции, территория Болгарии оставалась оккупированной русскими войсками, и для управления ею был назначен «Российский императорский комиссар». В 1879 г. Учредительное собрание, утвердившее конституцию Болгарии, выбрало первым князем немецкого принца Александра фон Батенберга (Alexander von Battenberg), фактически бывшего тогда ставленником российского императора Александра II.

¹ Ныне находятся на территории Турции.

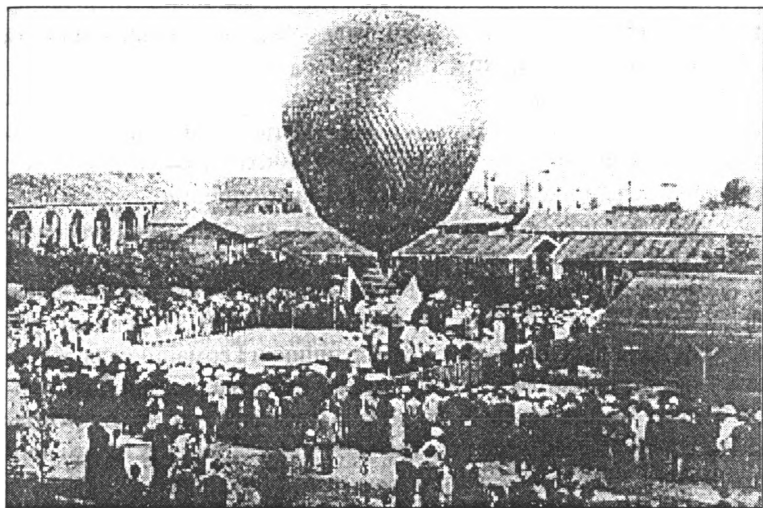
В 1885 г. Батенберг неожиданно провозгласил присоединение Восточной Румелии, что привело к ухудшению отношений Болгарии с Российской империей и ее войне с Сербией, которая всегда пользовалась поддержкой России. В августе 1886 г. российские агенты смогли организовать в Болгарии военный переворот. Батенберг был арестован и отправлен в Россию и, несмотря на последовавший вскоре контрпереворот, был вынужден окончательно отказаться от княжеского престола. Острая политическая борьба завершилась не в пользу России. В июле 1887 г. на престол был возведен служивший в австро-венгерской армии немецкий принц Фердинанд Кобургский (Ferdinand Koburg-Saxon-Gotha), и Российская империя разорвала дипломатические отношения с Болгарией.

19 августа 1892 г. можно считать днем рождения болгарской авиации, поскольку именно в тот день подпоручики Васил Слатаров и Константин Канчев первыми из болгар поднялись в воздух, совершив над Пловдивом полет на аэростате «La France» француза Эжена Годара (Eugen Godard)¹.

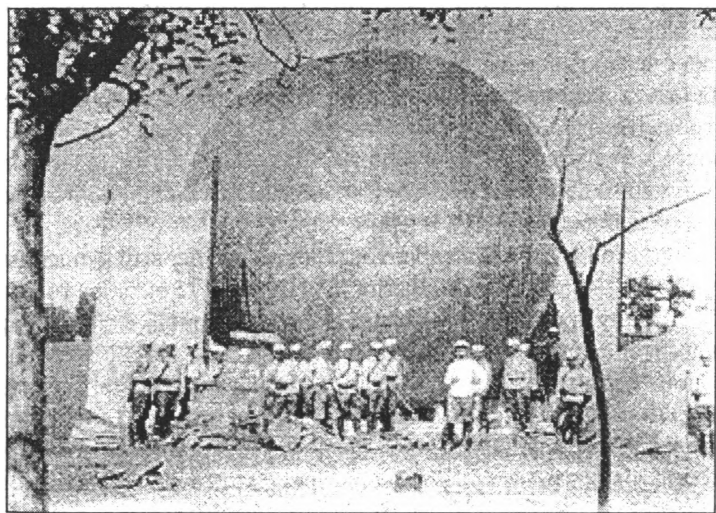
В ходе этого полета Слатаров и Канчев поняли насколько могут быть полезны аэростаты для военных целей. Им понадобилось немало времени, чтобы убедить Генеральный штаб в том, что болгарская армия нуждается в аэростатах. Однако претворить на практике эту идею оказалось не просто, поскольку Франция и Австрия отказались обучать болгарских офицеров. В конце концов, только Императорская авиашкола в Санкт-Петербурге согласилась принять одного из них — Васи́ла Слатарова. В результате он стал первым дипломированным болгарским авиатором.

24 апреля 1906 г. военное министерство Болгарии издало приказ о создании воздухоплавательного подразделения при железнодорожном батальоне саперных войск. Его командиром был назначен поручик Слатаров, недавно вернувшийся из России. В его распоряжении были только 37 человек и ни одного аэростата, и потому Слатаров отправился в поездку по фирмам, производившим их. В результате ему удалось приобрести в России необходимые материалы, из которых он вместе со своими подчиненными

¹ Он был в числе французских воздухоплавателей, которые в сентябре 1870 г. — январе 1871 г. совершали полеты на аэростатах из окруженного прусскими войсками Парижа. Всего в ходе 66 полетов на аэростатах были перевезены 110 человек и около трех миллионов писем.



**Аэростат «La France»,
Пловдив, 19 августа 1892 г.**



**Солдаты воздухоплавательного подразделения
поручика Васи́ла Слатарова
около первого болгарского аэростата «София-1»,
1906 г.**

изготовил первый болгарский аэростат, названный ими «София-1». Затем на этом аэростате под руководством Слатарова прошли обучение еще несколько болгарских авиаторов.

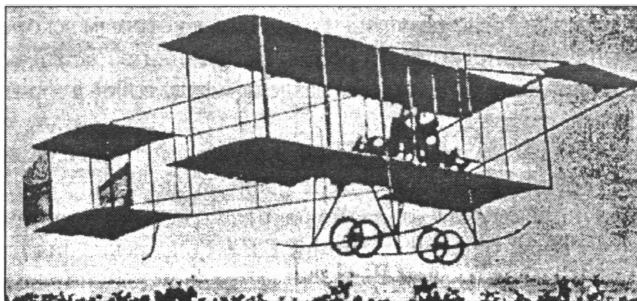
В 1910 г. в Болгарию был приглашен русский пилот Борис Масленников. Он прибыл туда со своим собственным самолетом, который был копией французского самолета «Фарман-4» (Farman IV). На нем Масленников с 15 по 25 ноября на ипподроме Софии совершал демонстрационные полеты, при этом вместе с ним летал и поручик Слатаров.

Демонстрационные полеты Масленникова и старания Слатарова привели к тому, что болгарские власти в начале 1912 г. решили приобрести несколько самолетов. Во Францию и Германию для обучения в качестве пилотов и авиамехаников были направлены две группы болгар. При этом они были немало удивлены тем, что подготовка пилота во Франции длилась три месяца, в то время как в Германии на нее было отведено всего три дня и три летных часа.

В июне 1912 г. произошел случай, который нашел отражение во всех французских газетах. Во время тренировочного полета на самолете «Блерио» (Bleriot), который пилотировал поручик Симеон Петров, внезапно заглох двигатель. Однако болгарский пилот не растерялся и впервые в истории авиации благополучно посадил самолет с неработающим двигателем. В честь этого события французская почта даже выпустила памятную открытку с изображением Петрова и его самолета. Затем Симеон Петров вместе с поручиком Христо Топракчиевым разработал методику посадки самолета с неработающим двигателем, которая использовалась при подготовке пилотов в авиашколе Луи Блерио.

В августе 1912 г. в Болгарию был доставлен первый купленный ею самолет — французский Bleriot XXI. А уже к 15 октября того же года в страну прибыли 23 самолета: десять «Блерио», четыре «Фармана», три «Альбатроса» (Albatros), два «Ньюпора» (Nieuport) и по одному самолету «Вуазен» (Voisin), «Бристоль» (Bristol), «Сомэ» (Somer) и «Сикорский». Это позволило сформировать 1-е авиаподразделение во главе с поручиком Христо Топракчиевым, в составе которого были тринадцать пилотов, два пилота аэростатов и шесть механиков.

Тем временем воспользовавшись революцией в Турции, князь Фердинанд Кобургский еще в 1908 г., провозгласил независимость Болгарии и принял титул «царя всех болгар». В 1912 г. при активном



**«Фарман-4» Бориса Масленникова,
ипподром Софии, 15 — 25 ноября 1910 г.**



**Поручик Симеон Петров около своего «Блерио»,
июнь 1912 г.**



**Bleriot XXI — первый самолет болгарской авиации,
август 1912 г.**

посредничестве России Болгария и Сербия, к которым вскоре присоединились Черногория и Греция, заключили военный союз с целью отторжения от Турции и раздела между собой территории Македонии.

3 октября 1912 г. началась война, названная затем Первой Балканской войной. Именно в ее ходе были наглядно опровергнуты слова французского маршала Фоша, что авиация это спорт и что она ничего общего не имеет с армией. Все болгарские пилоты, завершившие к этому времени летную подготовку, срочно вернулись в Болгарию. Кроме того, туда же в качестве добровольцев прибыли восемь иностранных летчиков, среди которых были русские, итальянцы, немцы и французы.

В течение короткого времени болгарская армия достигла и осадила турецкую крепость Адрианополь, считавшуюся неприступной. 15 октября пилот поручик Радул Милков и летчик-наблюдатель Продан Таракчиев получили приказ совершить вылет на рекогносцировку турецких укреплений в Адрианополе. На следующий день — 16 октября 1912 г. — на аэродроме собралось множество иностранных военных атташе и журналистов, наблюдавших за тем, как по бортам самолета Albatros F.2 поручика Милкова были укреплены бомбы. В ходе вылета экипаж сбросил эти бомбы на железнодорожную станцию Карагач около Адрианополя. Это стало первым в мире использованием самолета в качестве бомбардировщика, которое нашло отражение в мировой прессе, а английская иллюстрированная газета «Лондон-Ньюс» («London News») поместила большой фоторепортаж о болгарских летчиках.

В последующие месяцы, в дополнение к бомбежкам турецких позиций болгарские пилоты выполняли регулярные разведывательные полеты, в ходе которых использовали фотокамеры. Одновременно для корректировки артиллерийского огня использовались и три аэростата, имевшиеся в распоряжении воздухоплавательного подразделения поручика Слатарова.

К концу 1912 г. в распоряжении болгарской армии было уже 29 самолетов. В тот момент по количеству военных самолетов Болгария занимала третье место в мире после Германии и России, оставив позади себя такие страны, как Италия, Великобритания и Соединенные Штаты Америки.

После того как, к удивлению многих, 13 марта 1913 г. болгарские войска взяли Адрианополь, Первая Балканская война закончилась



**Поручик Радул Милков около своего самолета Albatros F.2,
осень 1912 г.**



**Болгарские пилоты около самолета Albatros F.2,
аэродром около г. Мустафа-Паша (ныне г. Сливенград),
осень 1912 г.**

поражением Турции. Однако решительная победа союзной коалиции, и прежде всего Болгарии, вызвала у правительства Российской империи опасения чрезмерного усиления Болгарии и захвата ею Константинополя. Поэтому Россия теперь, наоборот, начала прилагать все силы к ослаблению Балканской коалиции, натравливая Сербию и Грецию на Болгарию, которая к этому моменту стала пользоваться поддержкой Австро-Венгрии.

В результате 16 июня 1913 г. на Балканах вспыхнула новая война. Сербия, претендовавшая на территорию болгарской Македонии, и Греция, хотевшая возврата Фракии, выступили против Болгарии, причем в войну на их стороне вступила и Румыния. Уже к августу Болгария потерпела поражение, и в ее распоряжении остался лишь небольшой клочок Македонии и Западной Фракии на берегу Эгейского моря, а лучшие территории в районе нагорья Добруджа отошли Румынии.

После поражения во Второй Балканской войне авиационное и воздухоплавательное подразделения вместе с прожекторным подразделением были объединены в технический батальон под командованием майора Слатарова. Одновременно в 12 км от Софии, в местечке Божуристе, были созданы аэродром, авиашкола и государственный авиазавод ДАР (Даржавна Аэроплана Работилница), правда, последний начал работать лишь в июне 1917 г.

1 октября 1915 г. Болгария вступила в Первую мировую войну на стороне Германии и Австро-Венгрии. К этому моменту ее армия располагала всего пятью самолетами — двумя Albatros C.I, двумя Bleriot XI-2 и одним Bleriot XI-1. Численность личного состава болгарских авиаподразделений составляла 124 человека, среди которых были семь пилотов и восемь летчиков-наблюдателей. Поэтому чтобы помочь своему новому союзнику, кайзеровская Германия начала поставки ей авиационной техники. Всего до 1918 г. она передала Болгарии 78 самолетов: восемнадцать Albatros C.III, тринадцать Otto C.I, двенадцать LVG B.II, двенадцать DFW C.Va, восемь Fokker D.VII¹, шесть Roland D.II, шесть Roland D.III и три Fokker E.III.

В конце 1915 г. болгарские пилоты начали участвовать в боях на Балканском полуострове. Первоначально они не имели истребителей, и это мешало им вступать в бой с самолетами Антанты на

¹ Они не все успели принять участие в боевых действиях, поскольку прибыли в Болгарию только в сентябре 1918 г.



**Один из первых болгарских летчиков-истребителей
поручик Христо Топракчиев**



Болгарские пилоты перед боевым вылетом

самолетах-разведчиках Albatros С.III и LVG В.II. Так, 26 апреля 1916 г. поручик Христо Топракчиев в районе г. Петрич внезапно атаковал сразу четыре вражеских самолета, заставив их отступить.

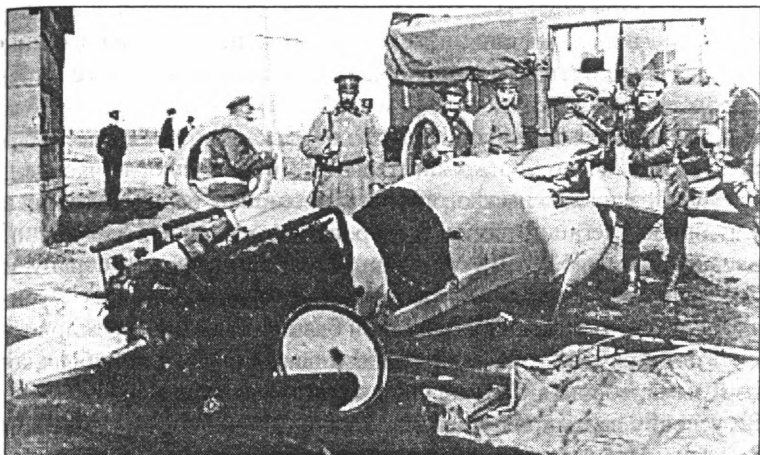
Весной 1916 г. в Болгарию прибыли истребители Roland и Fokker E.III, и тогда же началась подготовка болгарских летчиков-истребителей. Три Fokker E.III были выделены для воздушного прикрытия Софии. Первый налет самолетов Антанты на Софию прошел без потерь, но уже в ходе второго налета, состоявшегося 30 сентября 1916 г., болгарскими истребителями был сбит французский бомбардировщик «Фарман-42» (Farman 42). Попав на подступах к Софии под огонь зенитной артиллерии, его экипаж сбросил бомбы и попытался уйти, используя долину реки Искыр. Однако два взлетевших истребителя Fokker E.III смогли перехватить «Фарман» и, атаковав, повредить его двигатель. В ходе вынужденной посадки самолет был полностью разрушен, но оба французских летчика остались живы и попали в плен.

Всего за 1916 г. болгарские самолеты совершили 497 боевых вылетов. При этом пилотам, летавшим на истребителях Roland, даже удалось заставить один английский бомбардировщик Armstrong FK-3 совершить посадку на своей территории.

В начале 1917 г. страны Антанты усилили свою авиацию на Македонском фронте. К концу апреля англичане и французы имели там уже свыше 60 самолетов против 35 немецких и болгарских. Несмотря на общее увеличение интенсивности боевых действий на Балканах, болгарские летчики в 1917 г. выполнили 517 боевых вылетов, т.е. практически столько же, сколько и в прошлом году.

В 1918 г. наступил коренной перелом в ходе боев на Македонском фронте. Антанга располагала там уже пятнадцатью эскадрильями, в составе которых было около двухсот самолетов, в то время как Германия и Болгария могли противопоставить им девять эскадрилий — семь немецких и две болгарских — и 80 самолетов.

15 сентября 1918 г. французские и сербские войска начали в районе Доброполье наступление и уже в первый же день прорвали фронт. К 23 сентября они заняли македонские города Прилеп, Велес и Градско, и части 11-й немецкой армии, находившиеся западнее реки Вардар, потеряли связь с 1-й и 2-й болгарскими армиями. В результате немецкое командование смогло направить на помощь болгарам только одну 217-ю пехотную дивизию, да и ту пришлось перебрасывать из Крыма.



**Обломки французского самолета «Фарман-42»,
сбитого 30 сентября 1916 г.
болгарскими истребителями в районе Софии**



**Болгарский офицер около захваченного
английского самолета Armstrong FK-3,
1916 г.**

25 сентября 1918 г. массы болгарских солдат, покинувших фронт, сосредоточились на станции Радомир, в 38 км юго-западнее Софии, откуда двинулись на столицу. Началось т.н. Радомирское восстание, которое возглавили лидеры Земледельческого народного союза Александр Стамболийский и Райко Даскалов. Хотя оно было быстро подавлено болгарскими юнкерами и немецкими частями, 27 сентября правительство, опасаясь революции, решило послать в Салоники делегацию для переговоров о перемирии. На следующий день — 28 сентября 1918 г. — царь Фердинанд покинул страну, и новым царем Болгарии был провозглашен его сын Борис. А 29 сентября между Болгарией и Антантой было подписано перемирие.

1 октября 1918 г. 217-я немецкая дивизия, наконец прибывшая из Крыма, вошла в Софию. Однако ни эта запоздавшая помощь, ни условия перемирия, подписанного в Салониках, не помешали войскам Антанты продолжить наступление, и уже 5 октября немецкие части покинули Софию. Накануне, 4 октября, был уничтожен последний болгарский истребитель Fokker D.VII, и болгарская авиация осталась существовать только на бумаге, поскольку пригодных для полетов самолетов больше не было. Всего в ходе боевых действий в 1915 — 18 гг. болгары потеряли девять самолетов, из которых четыре были сбиты в воздушных боях.

После окончания Первой мировой войны Болгария согласно Нейийскому договору от 27 ноября 1919 г. лишилась Западной Фракии, дававшей ей выход к Эгейскому морю, и ряда других территорий. Ей было запрещено в течение двадцати лет иметь военную авиацию, военно-морской флот, танки и автомобили для военных нужд. Численность армии, жандармерии и пограничной стражи была строго ограничена. Согласно условиям договора на аэродроме Божуристе были уничтожены 70 самолетов, 110 авиационных двигателей, три дирижабля и большое количество материалов и запчастей. Среди уничтоженных самолетов были и десять гидросамолетов: восемь Friedrichshafen FF33 и два Rumpler 6 B1, купленных в Германии в начале апреля 1918 г.

Поскольку Болгария должна была заплатить репарации¹ в размере 2,25 млрд золотых франков, вся ее хозяйственная и финан-

¹ От лат. *reparatio* (восстановление) — полное или частичное возмещение убытков, нанесенных войной, выплачиваемое победителю страной, потерпевшей поражение.

совая жизнь была под контролем международной репарационной комиссии. В результате тяжелое экономическое положение страны привело к тому, что в ночь с 8 на 9 июня 1923 г. в Софии произошел военный переворот, организованный болгарской фашистской организацией «Курбат». Правительство Александра Стамболийского, руководившее страной с 1919 г., было свергнуто, а сам Стамболийский зверски убит. Власть перешла к крайне правому правительству во главе с Цанковым.

В ответ на фашистский переворот уже 19 сентября того же года в Болгарии началось вооруженное восстание, подготовленное и руководимое коммунистами. Его конечной целью было низложение правительства Цанкова и установление рабоче-крестьянского правительства. Центром восстания стали районы Болгарии, где влияние коммунистов было наиболее сильным: на северо-западе страны это был город Вратца, в центре — город Стара-Загора, а на востоке — район Бургаса.

Однако уже спустя десять дней восстание было подавлено, причем немалую роль в этом сыграли Марковский и Корниловский полки, которые были эвакуированы в Болгарию после того, как белогвардейская армия барона Врангеля была разгромлена в Крыму частями Красной Армии.

16 апреля 1925 г. в результате взрыва, прогремевшего в одном из соборов в Софии, было убито много представителей высшей администрации. Воспользовавшись этим террористическим актом как поводом, правое правительство Цанкова развязало репрессии против болгарской компартии и левого крыла Земледельческого народного союза.

Положение, которое создалось после раздела Македонии в 1919 г., приводило к постоянным столкновениям Болгарии с Грецией и Сербией. Так, осенью 1925 г. греческие войска оккупировали город Петрич в южной части Болгарской Македонии, что создало конфликт, который удалось уладить только после вмешательства Лиги Наций.

1 июля 1927 г. с Болгарии был снят военный контроль, установленный странами Антанты после окончания Первой мировой войны. Вскоре выяснилось, что болгарские военные прошедшие годы

¹ В 1923 г. на территории Болгарии находились от 12 до 14 тыс. солдат и офицеров врангелевской армии.

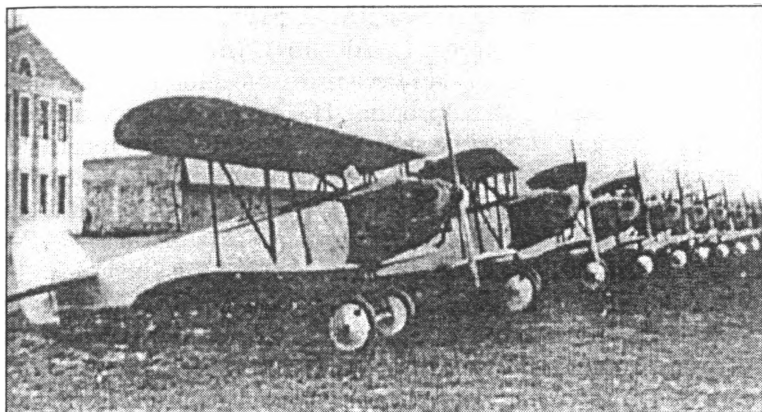
зря не потеряли. Еще осенью 1919 г. им удалось спрятать от военной миссии Антанты, наблюдавшей за исполнением условий Нейийского договора, семь истребителей Fokker D.VII, а также некоторое количество авиадвигателей и пулеметов. И уже в 1921 г. внутри жандармерии было создано авиаподразделение, в которое вошли два самолета, собранные из деталей, оставшихся от уничтоженных ранее самолетов.

5 июля 1923 г. Болгария ратифицировала международное соглашение о гражданском воздушном флоте, и в конце года на аэродроме Божуристе под прикрытием обучения гражданских летчиков началась секретная подготовка военных пилотов. Тогда же были извлечены из тайников и истребители Fokker D.VII, при этом, чтобы придать им вид учебных самолетов, на них была установлена декоративная вторая кабина.

В 1924 г. был сделан очередной шаг к возрождению болгарской авиации, когда в рамках министерства железных дорог, почты и телеграфа была образована воздушная дирекция. В том же году Болгария закупила 18 самолетов — шестнадцать во Франции и два в Англии, а затем в 1925 г. — еще 17 самолетов, среди которых было два итальянских гидросамолета.

В 1926 г. над Софией появился югославский самолет. Он спокойно описывал над городом круги, так как его экипаж был уверен, что Болгария не имеет военной авиации. Однако уже вскоре с аэродрома Божуристе взлетел Fokker D.VII, который пилотировал поручик Тодор Рогев. Когда сербские летчики неожиданно увидели истребитель, идущий им наперехват, то немедленно повернули обратно. Рогев сопровождал югославский самолет до самой границы, но огня не открывал, поскольку опасался политического скандала. И действительно, спустя три дня в Софию для расследования данного случая прибыла специальная международная комиссия. К этому моменту болгары успели снять со всех своих самолетов пулеметы, и потому комиссия не смогла обнаружить никаких нарушений.

В начале 1924 г. возобновил работу авиазавод ДАР. В следующем году туда прибыла небольшая группа немецких специалистов во главе с инженером Германом Винтером (Hermann Winter), с помощью которых на заводе было организовано серийное производство. Первая серия состояла из семи самолетов ДАР-VI, которые были копиями немецкого цельнодеревянного самолета-разведчика DFW C.VA периода Первой мировой войны. Вслед за ними было



Самолеты ДАР-1 на аэродроме Божуристе



**Болгарский священник освящает новые самолеты ДАР-3,
зима 1937 г.**

выпущено двенадцать самолетов ДАР-2, фактически представлявших собой немецкие истребители Albatros С.III.

Помимо копирования уже имевшихся самолетов, инженер Винтер имел и собственные разработки. По его проектам на заводе в Божуристе было изготовлено двенадцать учебных самолетов ДАР-1 и восемь ДАР-1а, а также серия самолетов-разведчиков ДАР-3, которые затем летали в Болгарии до середины 40-х годов. Винтер также спроектировал трехмоторный пассажирский самолет ДАР-4 и истребитель ДАР-5, но они в серию так и не были запущены.

В 1926 г. по соглашению с болгарским правительством чешская фирма «Аего» начала строить в г. Казанлык, расположенном в 163 км восточнее Софии, еще один авиазавод. Однако вместо самолетов на нем в 1928 г. была организована сборка грузовиков, что, естественно, не устроило болгарские власти. Поэтому спустя два года они перепродали завод итальянскому авиаконструктору и владельцу собственной фирмы Джанни Капрони (Gianni Caproni). В последующие годы на авиазаводе в Казанлыке под обозначением КБ (Капрони Булгарски)¹ было выпущено в общей сложности 169 самолетов:

Тип	Обозначение итальянского прототипа	Назначение самолета	Кол-во, шт.
КБ-11	Са.100	учебный	10*
КБ-2УТ	Са.113	учебный	8
КБ-2А	Са.113	учебный	6
КБ-3	Са.113	учебный	20
КБ-4	Са.113	учебный	28
КБ-5	Са.113	учебный	45
КБ-11	—	разведчик	42
КБ-309	Са.309	транспортный	10

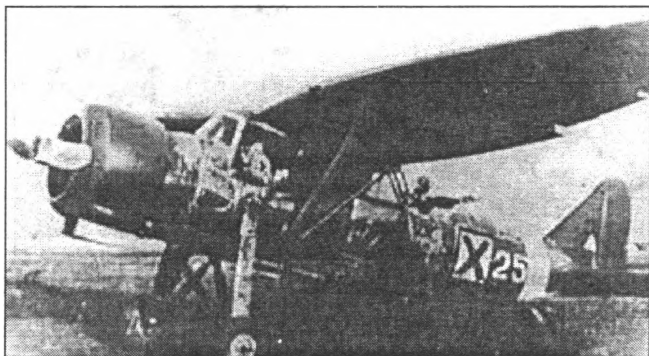
* в т.ч. два гидросамолета.

Помимо немецких и итальянских инженеров, разработку самолетов вела и группа болгарских инженеров во главе с Цветаном Лазаровым и Борисом Динчевым. В 1930—31 гг. Лазаров создал двухместный учебный самолет ДАР-6, а в 1936 г. — самолет ДАР-6а.

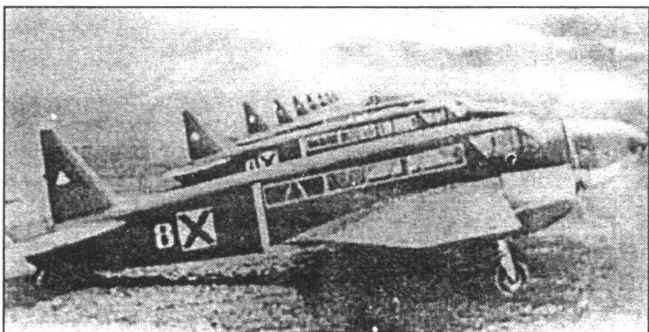
¹ 15.09.1942 г. авиазавод в Казанлыке перешел в собственность Болгарии, но его руководителями остались итальянские инженеры Карло Калигарис (Carlo Caligaris) и Пикини (Picini).



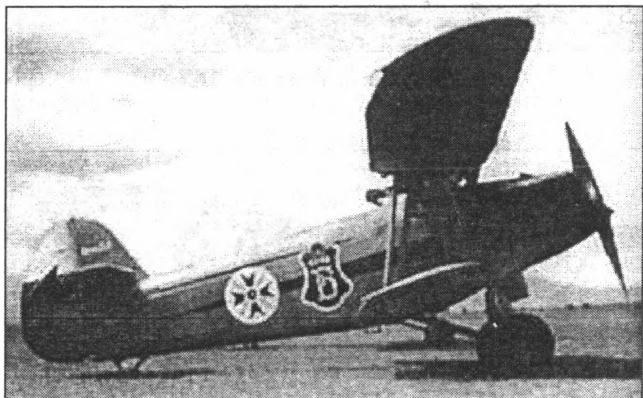
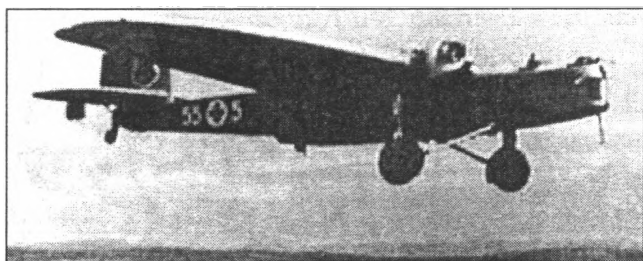
Учебный самолет КБ-2А



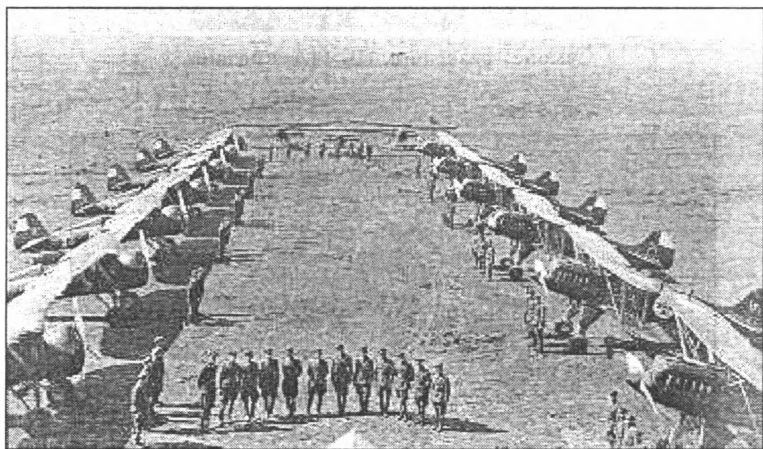
Самолет-разведчик КБ-11А «Фазан»



Транспортные самолеты КБ-309



Бомбардировщик Do-11D (вверху) и истребитель Ar-65 (внизу)



Две болгарские истребительные эскадрильи:
слева — польские самолеты PZL P.24E, справа — немецкие He-51

Все эти самолеты официально предназначались для гражданских целей, но фактически стали основой для вновь создаваемой болгарской военной авиации (Воздушни Войски). В 1935 г. на аэродроме Божуристе была сформирована первая армейская авиагруппа, в состав которой вошли две эскадрильи самолетов-разведчиков, одна истребительная и одна учебная эскадрилья.

В 1936 г. из Германии прибыли двенадцать He-45 и He-51, а также шесть He-72, FW-44 и FW-56. Позднее Болгария приобрела лицензию на самолет FW-44, чье производство было начато в 1941 г. на новом авиазаводе в г. Ловач, в 120 км северо-восточнее Софии.

В 1937 г. Герман Геринг неожиданно подарил Болгарии двенадцать истребителей Agado Ar-65 и столько же бомбардировщиков Dornier Do-11D, которые к этому времени были сняты с вооружения Люфтваффе. Без сомнения, подобным жестом руководство Германии хотело дать понять, что по-прежнему рассматривает Болгарию в качестве своего военного и политического союзника.

В том же 1937 г. в Болгарию прибыла и польская военная делегация. По итогам ее визита было подписано соглашение о покупке 14 истребителей PZL P.24B и 12 легких бомбардировщиков PZL P.23, которые после установки двигателей Gnome-Rhone получили обозначение PZL P.43A, и пяти учебных самолетов PWS-16bis. Затем в начале 1938 г. Болгария заказала еще одну партию польских самолетов, среди которых было уже 42 PZL P.43A.

Тем временем в июне 1937 г. болгарский царь Борис III официально восстановил болгарскую военную авиацию как самостоятельный род войск, присвоив ей наименование «Военно-воздушные силы Его Величества» («Воздушни на Негово Величество Войски»).

Рост числа боевых самолетов потребовал и большого числа пилотов. Поэтому командование болгарской авиации приняло решение сначала подготовить группу инструкторов, которые затем могли бы уже сами вести обучение новых летчиков. 12 июля 1938 г. в Германию отправились семь болгарских пилотов — подпоручики Ассен Ковачев, Стоян Стоянов, Димитар Лазаров, Александр Гунчев, Димитар Тамахьяров, Васил Шишков и Николай Йорданов. Все они сначала были направлены в авиашколу в г. Кауфбейрен (Kaufbeuren), в 77 км юго-западнее Мюнхена, где прошли курс первоначальной летной подготовки на самолетах FW-56 «Stösser».

В сентябре 1938 г. болгарские пилоты прибыли в истребительную авиашколу «Вернойхен» (Jagdfliegerschule Werneuchen), распо-

ложенную в одноименном городке, в 25 км северо-восточнее Берлина¹. Ее начальником был известный немецкий ас Первой мировой войны оберст-лейтенант Теодор Остеркамп (Theodor Osterkamp)², а старшим инструктором гауптман Гюнтер Лютцов (Günther Lützwow), имевший на своем счету пять побед, одержанных в ходе боев в Испании³. Непосредственными же инструкторами болгарских пилотов стали оберст-лейтенант Ханс-Карл Рёдерс (Hans-Carl Röders) и лейтенант Рихард Леппла (Richard Leppla)⁴.

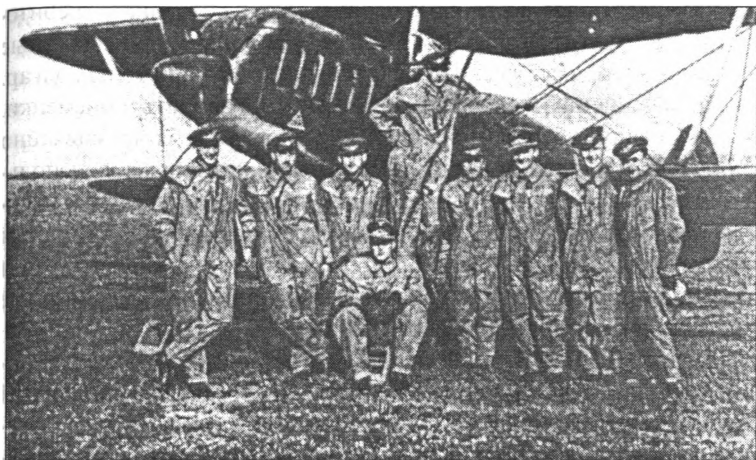
В Вернойхене болгарские пилоты должны были пройти один за другим сразу три курса — летчиков-истребителей, летчиков-инструкторов и командиров истребительных частей. При этом их подго-

¹ 15.01.1940 г. была переименована в 1-ю истребительную авиашколу (Jagdfliegerschule 1), а 15.12.1942 г. на ее базе была сформирована JG101.

² Родился в 1892 г. 02.09.1918 г. после 32 побед лейтенант Остеркамп был награжден орденом Pour le Merite. С 01.04.1936 г. майор Остеркамп командовал II./JG134, 01.11.1937 г. он стал начальником авиашколы «Вернойхен» и с 01.07.1938 г. одновременно командовал IV./JG132. С 01.09.1939 г. по 21.07.1940 г. он был командиром JG51 и весной 1940 г. одержал 6 побед. Затем до 31.12.1940 г. оберст Остеркамп возглавлял 1-е истребительное командование (Jafü 1), а потом до 17.07.1941 г. — Jafü 2. С 18.07.1941 г. по 31.03.1942 г. генерал-майор Остеркамп руководил авиационным командованием «Африка» (Fliegerführer Afrika), с 05.04 по 15.06.1943 г. — истребительным командованием «Сицилия» (Jafü Sizilien), а затем служил в Главном штабе Люфтваффе. Умер Теодор Остеркамп в 1975 г.

³ Затем в ходе Второй мировой войны он выполнил свыше 300 боевых вылетов и одержал 103 победы, из них 85 в боях на Восточном фронте. В апреле 1945 г. он в составе JV44 летал на реактивном Me-262 и сбил два самолета. Оберст Лютцов пропал без вести (погиб) 24.04.1945 г., когда его Me-262 не вернулся после боя с американскими B-26 и P-47 в районе г. Шробенхаузен (Schrobenhausen), в 35 км северо-восточнее Аугсбурга.

⁴ 15.03.1940 г. оберст-лейтенант Леппла был назначен командиром 3./JG51, а уже 11.11.1940 г. стал командиром III./JG51. 27.07.1941 г. гауптман Леппла был награжден Рыцарским Крестом. 02.08.1942 г. в бою в районе Вязьмы его Vf-109F был подбит. В результате тяжелого ранения в голову Леппла потерял один глаз и после излечения в боевых вылетах уже не участвовал. Затем майор Леппла дважды занимал должность командира учебно-боевой JG105 — сначала с 25.02 по 31.08.1943 г., а потом с 01.10.1944 г. по 16.04.1945 г. Всего он в ходе Второй мировой войны совершил свыше 500 боевых вылетов и одержал 68 побед, из них 55 в боях на Восточном фронте.



**Истребительная авиашкола «Вернойхен», осень 1938 г.
Слева направо стоят: Димитар Тамахкьяров, Ассен Ковачев,
Александр Гунчев, Николай Йорданов, Стоян Стоянов, лейтенант
Рихард Леппла, Васил Шишков и Димитар Лазаров,
в центре сидит обер-лейтенант Ханс-Карл Рёдерс**



**Истребительная авиашкола «Вернойхен», весна 1939 г.
Справа налево: третий — Ассен Ковачев, четвертый — Стоян
Стойанов, пятый — Димитар Лазаров**

товка велась по тем же самым правилам, что и обучение истребителей и инструкторов для Люфтваффе. Первоначально серьезные трудности создавал языковой барьер, поскольку никто из болгар, за исключением Николая Йорданова, не мог говорить по-немецки. В этот период обер-лейтенант Рёдерс проявил себя чрезвычайно терпеливым и спокойным преподавателем, который мог, используя отдельные понятные слова и жесты, объяснить курсантам предстоящее задание. После первых четырех чрезвычайно трудных месяцев языковая проблема была практически устранена, хотя и затем болгарские летчики гораздо легче понимали предполетные инструкции, чем теоретические лекции.

В марте 1939 г. в Вернойхен прибыли еще пять болгарских пилотов — подпоручики Димитар Списаревский, Богдан Илиев, Георгий Генчев, Матей Тодоров и поручик Чудомир Топлодольский, которые до этого также прошли первоначальную подготовку в Кауфбейрене. Их обучение было доверено пилотам первой группы, получившим уже сертификаты летчиков-инструкторов, но под контролем обер-лейтенанта Рёдерса. Для этого были созданы два звена во главе с подпоручиками Тамахкяровым и Стояновым. В первое звено в качестве курсантов вошли подпоручики Генчев и Тодоров, а во второе — подпоручики Списаревский и Илиев.

Во время одного из первых учебных вылетов произошла трагедия. Звено подпоручика Тамахкярова должно было выполнить вылет для отработки полета в сомкнутом строю. В тот день над аэродромом в Вернойхене висела низкая облачность и самолетам надо было сначала пройти сквозь слой облаков, чтобы уже над ними собраться вместе для выполнения учебного задания. Тамахкяров спокойно преодолел облачность, в то время как взлетевшим вслед за ним Генчеву и Тодорову этого сделать не удалось. Вероятно, в облаках они из-за своего небольшого опыта полностью потеряли ориентировку в пространстве и не знали, где земля. В районе г. Эберсвальде (Eberswalde), в 22 км севернее Вернойхена, их самолеты вывалились из облаков и врезались в землю. Оба пилота погибли, и позднее их останки были отправлены в Болгарию.

Позже случилось еще одно летное происшествие, едва не закончившееся катастрофой. Группа болгарских пилотов во главе с обер-лейтенантом Рёдерсом и лейтенантом Шмидтом (Schmidt) выполняла очередное учебное задание — в сложных погодных условиях они совершали трехдневный перелет по замкнутому маршруту над

территорией Германии. На последнем участке Лейпциг — Вернойхен обер-лейтенант Рёдерс неожиданно сбился с курса. Самолеты находились где-то в районе Берлина, но, где точно, неизвестно. Постепенно начало темнеть, и на улицах расположенного под ними населенного пункта внизу зажглось освещение. Тогда Рёдерс в сопровождении Ковачева и Тамахкьярова снизился и, пролетев под проводами высоковольтной линии электропередачи, смог прочесть табличку с указанием названия населенного пункта.

Как оказалось, это был один из пригородов Берлина. Теперь Рёдерс знал, где находилась его группа, и смог определить курс на Вернойхен. Тем временем на аэродроме была уже объявлена тревога, прожектора своими лучами обшаривали небо, в воздух то и дело взлетали сигнальные ракеты, а вдоль полосы были зажжены огни. В конце концов, все самолеты благополучно приземлились в Вернойхене, и только один подпоручик Шишков совершил вынужденную посадку около расположенной неподалеку деревни. При этом ни один самолет не был поврежден, что дало повод начальнику школы оберст-лейтенанту Остеркампу сказать, что задание было выполнено успешно.

Однако, как оказалось, на этом трудности не закончились. Во время учебного воздушного боя в воздухе столкнулись истребители Ag-68 обер-лейтенанта Рёдерса и подпоручика Йорданова. Первый самолет потерял одно крыло, а у второго было срезано хвостовое оперение. Йорданов сумел сразу же выпрыгнуть на парашюте, в то время как Рёдерс смог это сделать только на высоте около трехсот метров. Его парашют раскрылся практически над самой землей, и затем Рёдерс был вынужден провести месяц в госпитале.

В завершение своего пребывания в Вернойхене болгарские пилоты освоили самолет Vf-109, после чего четверо из них продемонстрировали оберст-лейтенанту Остеркампу и нескольким высокопоставленным гостям из Берлина, что могут на равных с немецкими пилотами летать на самом современном истребителе Люфтваффе. Звено «Мессершмитгов» выполнило учебную атаку аэродрома, при этом напоследок самолеты так низко прошли над зданием штаба, что воздушным потоком от их винтов был разорван флаг, укрепленный на его крыше. Все были довольны демонстрацией, и только Остеркамп заметил: *«Все было отлично, но то, что вы сделали в конце, настоящее свиство».*

8 июля 1939 г. все десять болгарских летчиков покинули Вер-

нойхен и спустя три дня вернулись в Софию. Вскоре все они были направлены в качестве инструкторов в истребительную авиашколу, располагавшуюся на аэродроме Марнополе около г. Карлово, в 118 км восточнее Софии. Там они занимались подготовкой молодых пилотов, которые впоследствии составили костяк болгарской истребительной авиации.

В марте 1939 г. в результате вторжения немецких войск Чехословакия перестала существовать как независимое государство. Германии достались практически все самолеты чехословацкой авиации, часть из которых она продала Болгарии за 60% от их первоначальной заводской цены. При этом последняя рассчитывалась за самолеты поставками табака и сельскохозяйственных продуктов. Всего болгарская авиация получила 78 истребителей Avia B-534, 60 многоцелевых самолетов Letov Š-328, 32 бомбардировщика Avia B-71, 12 бомбардировщиков Aero B-200¹, 28 учебных самолетов фирмы Avia и один бомбардировщик Aero A-304.

В сентябре 1939 г. для болгарских боевых самолетов был принят новый опознавательный знак — черный Андреевский крест на фоне белого квадрата с черной окантовкой. По существу, это было возвращение к знаку, использованному болгарской авиацией в конце Первой мировой войны, на котором крест был не черного цвета, а зеленого.

К концу 1939 г. в составе болгарской авиации имелись следующие подразделения:

— 1-я армейская авиагруппа майора Васи́ла Валкова, базировавшаяся на аэродроме Божуристе. Она располагала 36 легкими бомбардировщиками PZL P.43A (три эскадрильи по 12 самолетов) и 11 тренировочными самолетами различных типов, входившими в учебную эскадрилью;

— 2-я истребительная авиагруппа майора К. Георгиева, размещавшаяся на аэродроме Карлово. В ее составе было 60 истребителей Avia B-534 (четыре эскадрильи по 15 самолетов) и 12 тренировочных самолетов, сведенных в учебную эскадрилью;

— 3-я разведывательная авиагруппа майора Е. Карадимчева, находившаяся на аэродроме Ямбол и имевшая в своем составе 48 са-

¹ Avia B-71 и Aero B-200 были соответственно советским СБ и французским Bloch MB.200, выпускавшимися в Чехословакии по лицензии.

молетов Letov Š-328 (четыре эскадрильи по 12 самолетов) и 12 тренировочных самолетов;

— 4-я армейская авиагруппа майора И. Иванова, базировавшаяся на аэродроме Горна-Оряховица, в 194 км северо-восточнее Софии;

— 5-я бомбардировочная авиагруппа майора С. Стойкова, размещенная на аэродроме в Пловдиве. Она имела три эскадрильи по 12 бомбардировщиков Avia B-71 и одну учебную эскадрилью, состоявшую из 15 Do-11 и Aero B-200;

— офицерская авиашкола во главе с майором М. Димитровым; находившаяся на аэродроме Враждебна около Софии и располагавшая 62 учебными самолетами, большая часть которых были немецкими FW-44;

— авиашкола на аэродроме Казанлык, которую возглавлял майор Г. Дреников и которая имела 52 учебных самолета различных типов;

— истребительная авиашкола в Карлово;

— авиашкола слепых полетов в Пловдиве.

В середине 1940 г. в болгарской авиации были сформированы авиаполки и ее организационная структура приобрела следующий вид:

— два самолета составляли пару (двойка);

— четыре самолета или две пары образовывали звено (крыло);

— эскадрилья (ято) состояла из трех звеньев (12 самолетов);

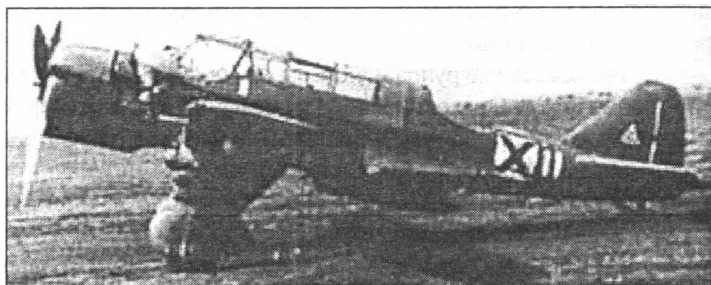
— авиагруппа (орляк) имела в своем составе три эскадрильи и располагала 40 самолетами;

— в состав авиаполка (полк) входили три авиагруппы, и его общая численность составляла 120 самолетов.

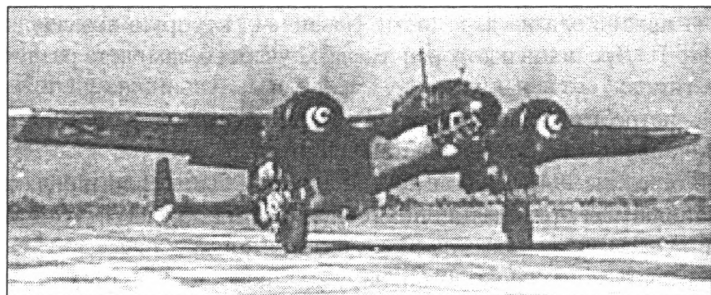
Фактически это было копированием структуры Люфтваффе, уже успевшей показать свою эффективность, и болгарский авиаполк по составу был аналогом немецкой авиационной эскадры (Geschwader). Однако это было только внешнее сходство, поскольку из-за устаревших самолетов, стоявших на вооружении болгарской авиации, никаких качественных изменений не произошло.

Изменение организационной структуры болгарской авиации потребовало увеличения командного состава. Поэтому летом 1940 г. двадцать болгарских пилотов прошли обучение в итальянской военно-воздушной академии (Academia Aeronautica Militaria), находившейся в г. Казерта (Caserta), в 25 км севернее Неаполя.

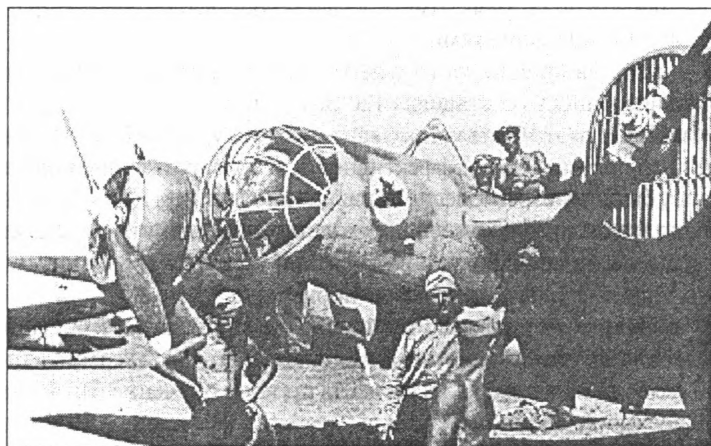
Несмотря на значительный количественный рост, болгарская



**Легкий бомбардировщик PZL P.43A
из состава 1-й армейской группы**



Бомбардировщик Do-17P, 1940 г.



**Бомбардировщик Avia B-71
из состава 2-й авиагруппы 5-й бомбардировочного полка**

авиация по-прежнему не располагала современными самолетами. Прежде всего, это касалось истребителей, поскольку было ясно, что бипланы Avia B-534 уже не соответствуют требованиям времени. Болгарская авиапромышленность была не в состоянии наладить выпуск современных истребителей, а все попытки купить их за границей оканчивались ничем. Сначала Болгарии не удалось получить двадцать французских истребителей Bloch 152, поскольку Германия запретила правительству Виши продавать их. Затем болгарские власти безуспешно пытались купить в Германии двенадцать трофейных чехословацких Avia B-135, чтобы уже своими силами изготовить по лицензии еще пятьдесят таких истребителей. Тем не менее в том же 1940 г. Люфтваффе продали Болгарии 10 Vf-109E-3, 12 Do-17P, 14 Bv-131 и 24 Ag-96B. В результате общая численность самолетов болгарской авиации достигла 580, но это число выглядело внушительным только на бумаге, поскольку большинство этих самолетов были уже устаревшими.



Пилоты связной эскадрильи перед вылетом, на заднем плане — самолеты FW-58 «Weihe»

Болгарская авиация во Второй мировой войне

В августе 1940 г. Болгария предъявила территориальные претензии Румынии, потребовав возврата южной части нагорья Добруджа, потерянной в результате поражения во Второй Балканской войне в 1913 г. По предложению Германии и Италии вопрос о территориальных претензиях Румынии со стороны Болгарии и Венгрии был передан на рассмотрение специального Международного арбитражного суда в Вене. В результате по решению этого суда Болгария 7 сентября 1940 г. получила обратно требуемые территории.

Осенью 1940 г. Гитлер решил напасть на Грецию, которая уже вела войну с Италией. Англия послала на помощь Греции свои войска, и английские бомбардировщики, базировавшиеся на греческих аэродромах, могли в случае необходимости нанести оттуда удары по нефтепромыслам Плоешти в Румынии, бывшим одним из основных источников топлива для военной машины Третьего рейха. Однако Греция была слишком далеко от границ Германии и потому сначала требовалось заручиться поддержкой ряда восточноевропейских государств, которые бы пропустили немецкие войска через свою территорию. В ноябре 1940 г., не выдержав сильнейшего нажима со стороны Германии, к трехстороннему военно-политическому пакту «Рим — Берлин — Токио» присоединились Венгрия, Словакия и Румыния, и только болгарский царь Борис III еще раздумывал, сделать ему то же самое или нет.

Несмотря на пока еще неясную позицию Болгарии, Гитлер 13 декабря 1940 г. отдал приказ о разработке плана вторжения в Грецию, получившего кодовое наименование операция «Марита» («Marita»). Ее планом было предусмотрено, что 12-я полевая армия должна при поддержке 8-го авиакорпуса начать наступление на Грецию с территории Болгарии. Зимой 1940 — 41 г. в Болгарию направили специальную группу советников Люфтваффе, чьей главной задачей было организовать подготовку болгарских аэродромов к приему немецких самолетов. Одновременно в Болгарии началось строительство сети новых аэродромов, общее число которых должно было достигнуть пятидесяти. Тем временем части вермахта, начавшие концентрироваться на румыно-болгарской границе, стали весьма серьезным аргументом для царя Бориса III, и 1 марта 1941 г. представители Болгарии подписали в Вене документы о присоединении к пакту «Рим — Берлин — Токио».

Несмотря на то что Болгария стала союзницей Третьего рейха и предоставила свою территорию для размещения немецких войск и авиации, сама она не принимала участия во вторжении в Грецию и Югославию, которое началось утром 6 апреля 1941 г. Хотя югославские и английские самолеты совершили несколько налетов на болгарские приграничные города, вызвав среди местного населения сильную панику, Болгария не стала предпринимать никаких ответных шагов, и ее армия осталась на месте.

После того как части вермахта оккупировали Грецию и Югославию, Болгария в счет «благодарности» за помощь Третьему рейху получила обратно прежние свои территории в Македонии и Северной Греции. Кроме того, затем Люфтваффе передали болгарской авиации одиннадцать трофейных югославских бомбардировщиков Do-17Kb-1, которые были изготовлены по немецкой лицензии на авиазаводе в г. Кралево (Kraljevo), в 122 км южнее Белграда.

Всего в сентябре 1940 г. — апреле 1941 г. Болгария, не участвуя в боевых действиях, увеличила свою территорию на 50%, а численность населения — на треть. Снова возникла Великая Болгария от Черного до Эгейского моря.

Несмотря на то что Болгария занимала крайне осторожную позицию, в 1941 г. ей так и не удалось уклониться от участия в боевых действиях. За день до нападения на Советский Союз военный атташе при немецком посольстве в Софии обратился в штаб болгарской авиации с просьбой направить болгарские самолеты на защиту немецких морских коммуникаций в Эгейском море.

В результате по приказу начальника штаба болгарской авиации на основе самолетов и экипажей 5-го бомбардировочного полка была создана специальная смешанная группа, состоявшая из штаба и двух эскадрилий, оснащенных девятью Do-17 и шестью Avia B-71.

23 июня болгарские бомбардировщики были переброшены на бывший греческий аэродром Кавала на побережье Эгейского моря, на котором уже с 5 мая находилась 443-я болгарская разведывательная эскадрилья. Вместе с экипажами немецких разведывательных гидросамолетов болгарские пилоты вели поиск английских подводных лодок на пути следования немецких конвоев севернее острова Крит. При этом необходимо заметить, что тогда Болгария еще не была в состоянии войны с Англией (она объявила войну Англии и США только 13 декабря 1941 г.). Всего с 23 июня 1941 г.

по 3 января 1942 г. болгарские бомбардировщики совершили над Эгейским морем 304 патрульных полета, но только в двух из них имели визуальный контакт с вражескими подлодками.

Поскольку среди болгар были сильны симпатии к России, освободившей их от многовекового турецкого ига, Германия никогда не настаивала на участии частей болгарской армии в боевых действиях на Восточном фронте. Будучи союзником Третьего рейха, Болгария тем не менее не объявляла войну Советскому Союзу, и между двумя странами продолжали существовать дипломатические отношения, установленные еще в июле 1934 г.

Однако после начала боевых действий на Восточном фронте Сталин, явно недовольный занятой Болгарией позицией, приказал начать против нее настоящую подводную войну. На 10 августа 1941 г. в болгарских территориальных водах находились четыре боевые позиции подводных лодок Черноморского флота: № 12 — у мыса Калиакрия, № 13 — между Варной и мысом Эмине, № 14 — в районе г. Царево (ныне г. Мичурин). 11 октября число боевых позиций советских подлодок у побережья Болгарии было увеличено до пяти. Теперь севернее мыса Калиакрия находилась позиция № 20, в районе Варны — позиция № 21, в районе мыса Эмине — № 22, в районе Бургаса — № 23 и южнее Бургаса располагалась позиция № 24.

Пик активности в ходе этой необъявленной войны пришелся на июль — октябрь 1941 г. Подлодки Черноморского флота вели разведку, высаживали диверсионно-разведывательные группы, атаковали суда, в т. ч. нейтральных стран (особенно турецкие), и ставили в болгарских водах минные заграждения. На одной из этих мин подорвался и затонул болгарский транспорт «Шипка». Кроме того, 9 сентября подлодка Л-4 артиллерийским огнем потопила болгарскую шхуну «Успех».

31 июля немецкое командование было вынуждено привлечь болгарскую авиацию к обеспечению противолодочной обороны своих морских конвоев, шедших через болгарские территориальные воды от румынских портов к проливу Босфор и обратно. Специально для выполнения этой задачи 4 августа 1941 г. была сформирована «сборная эскадрилья» («сборно войсково ято»), которая первоначально была оснащена девятью самолетами Letov Š-328. Первое звено из пяти самолетов базировалось на аэродроме Балчик, в 31 км северо-восточнее Варны, а четыре самолета второго звена располагались на аэродроме Сарафово, в 10 км северо-

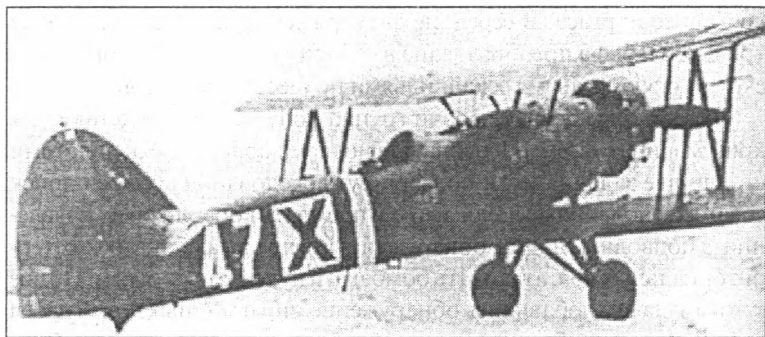
восточнее Бургаса. В середине октября эскадрилья получила еще три Š-328 и была преобразована в «сборную группу» («сборен войсковии орляк») с двумя эскадрильями по шесть самолетов.

Конкретные боевые задачи группа получала от представителя кригсмарине в Варне. Первоначально перед болгарскими пилотами стояли две задачи: вести по маршруту следования конвоев поиск советских подводных лодок и предупреждать корабли об их появлении, а подводные лодки, обнаруженные в пределах болгарских территориальных вод, атаковать бомбами и пулеметным огнем. Позже к этим задачам добавились обнаружение мин и минных полей перед входами в порты Варна и Бургас, прикрытие болгарских кораблей во время постановки минных заграждений, спасательные операции, а также аэрофотосъемка.

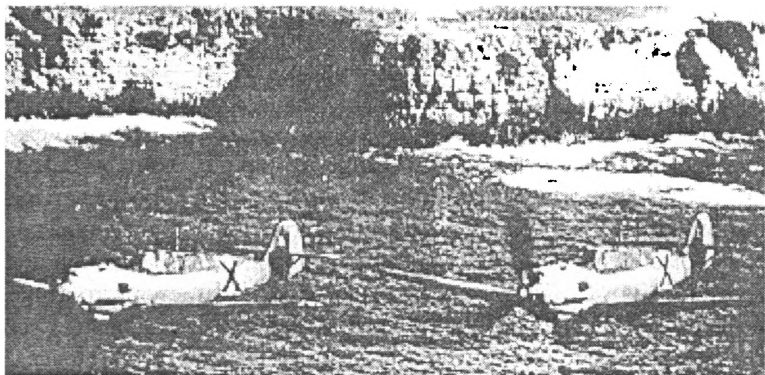
В первые месяцы над охраняемым конвоем непрерывно патрулировал один самолет, вооруженный только пулеметами, в то время как на земле оставалось несколько дежурных машин с подвешенными двумя — шестью 20-кг бомбами. При обнаружении противника экипаж патрульного самолета подавал сигнал конвою и вызывал дежурные самолеты, одновременно обстреливая подлодку из пулеметов. Эффективность такой тактики оказалась очень низкой, и позднее на патрулирование Š-328 стали отправляться уже с бомбами. Причем, если бомбы не удалось использовать в ходе вылета, то в целях безопасности перед посадкой их просто сбрасывали в море.

Задokumentировано пять случаев боевого контакта болгарских самолетов с советскими подводными лодками летом — осенью 1941 г. 16 августа в 13.45 патрульный Š-328, сопровождавший болгарское судно «Царь Фердинанд» и румынское «Каварна», обнаружил между устьем реки Камчия и мысом Эмине субмарину. Экипаж обстрелял ее из пулемета, а вызванный дежурный самолет сбросил четыре бомбы. Затем в этот район прибыли еще три Š-328, сбросившие восемь бомб. Однако никаких признаков повреждения лодки на поверхности моря обнаружено не было. Предполагается, что атаке подверглась Щ-211 капитан-лейтенанта Девятко, высадившая у устья Камчии нелегальную группу во главе с Цвятко Радой-Новым. Вероятно, эта же лодка затем 30 августа пыталась атаковать у мыса Эмине охраняемый с воздуха конвой. Действия самолетов были идентичны первому случаю — таким же получился и результат.

21 сентября воздушный патруль в районе Шабла — Варна обнаружил подлодку, которая пыталась атаковать конвой из двух



**Многоцелевой самолет Letov Š-328,
использовавшийся для патрульных полетов над Черным морем**



**Болгарские истребители Vf-109E,
во время патрульного полета
над Черноморским побережьем Болгарии,
1941 — 1942 гг.**

румынских транспортов и пяти болгарских кораблей охранения. В указанный район были вызваны дежурный Š-328, а также один немецкий и один румынский самолеты. Однако, когда они прибыли к конвою, подлодка уже успела скрыться.

29 сентября экипаж Š-328 сопровождал на переходе Варна — Бургас конвой из трех итальянских танкеров. Болгарские летчики не заметили подводную лодку, которая смогла торпедировать танкер «Суперга». Торпеды попали в корму судна, и оно быстро затонуло. Согласно советским источникам, это была все та же Щ-211¹.

15 октября по маршруту Варна — Шабла шло одно транспортное судно, сопровождаемое четырьмя болгарскими боевыми кораблями и одним патрульным Š-328. В 10.55 с самолета обнаружили подлодку, шедшую к кораблям на перископной глубине. В этот раз Š-328 нес шесть 20-кг бомб, две из которых были сброшены в ходе первой атаки. Болгарские летчики зафиксировали попадание в корпус лодки, после чего та быстро ушла на глубину. Экипаж сбросил и оставшиеся бомбы, но дальнейшая судьба лодки осталась неизвестной.

Всего с 6 августа и до конца 1941 г. болгарские Š-328 совершили 68 боевых вылетов, в т.ч. 41 на противолодочное сопровождение конвоев, обеспечив проводку 73 транспортных судов.

По инициативе немецкого командования к воздушному прикрытию конвоев, шедших вдоль Черноморского побережья Болгарии, с 10 октября были привлечены и истребители из 6-го истребительного полка. Для этого 682-я эскадрилья под командованием поручика Кростио Атанасова была переброшена на аэродром Балчик, а 692-я эскадрилья поручика Димитара Лазарова направлена на аэродром Сарафово. Обе эти эскадрильи были оснащены немецкими истребителями Vf-109E.

Осенью 1941 г. в Германию для летной подготовки в качестве штурмовиков были направлены пятнадцать болгарских летчиков. Сначала они прошли начальный курс в 1-й начальной авиашколе штурмовой авиации (Sturzkampffliegerschule 1)² на аэродроме

¹ 16.11.1941 г. она подорвалась на mine у м. Шаблер и погибла со всем своим экипажем. Всего в 1941 г. Черноморский флот потерял 8 подлодок, из них три в болгарских водах. 12 ноября у мыса Эмине на mine подорвалась С-34, а 6 декабря в районе Варны болгарские сторожевые корабли потопили Щ-204.

² Сформирована в сентябре 1941 г. на базе 117-й авиашколы начальной летной подготовки (Flugzeugführerschule A/B117). Распущена 14.11.1942 г.

Бад-Айблинг (Bad Aibling), в 44 км юго-восточнее Мюнхена, а затем прибыли в 1-ю авиашколу штурмовой авиации ¹, располагавшуюся на аэродроме Вертхайм (Wertheim), в 82 км северо-восточнее Мангейма. Начальником авиашколы в тот период был майор Хубертус Хичхольд (Hubertus Hitschhold), который еще 21 июля 1940 г. за успешное руководство I./StG2 в ходе боевых действий в Бельгии, Голландии и Франции был награжден Рыцарским Крестом ².

После завершения подготовки в Германии болгарских пилотов направили в Италию, где они должны были пройти курс практических тренировок. Однако при этом болгарское командование не решило привлечь их к действиям против кораблей союзников на Средиземном море, как того хотели итальянцы, и потому болгарские пилоты вскоре были отозваны обратно и направлены на аэродром Граф Игнатиево, приблизительно в 25 км севернее Пловдива, где затем был сформирован 2-й штурмовой авиаполк.

Численный состав болгарской авиации на конец 1941 г.

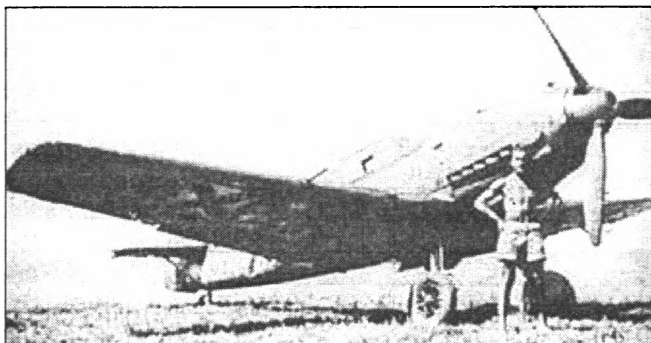
Тип самолета	Болгарское название	Количество
1. Истребители		
Avia B-534	«Доган»	73
Bf-109E	«Стрела»	18
PZL P.24B	«Ястреб»	11
Всего:		102
2. Бомбардировщики		
Avia B-71	«Журавль»	32
Do-17	«Ураган»	18
Aero B-200	«Филин»	12
Всего:		62

¹ Создана в марте 1939 г. на аэродроме Китцинген (Kitzingen), в 71 км северо-западнее Нюрнберга, как авиашкола штурмовой авиации «Китцинген». 16.01.1940 г. была переименована в 1-ю авиашколу штурмовой авиации (Sturzkampffliegerschule 1), а затем 08.12.1942 г. на ее основе была создана учебно-боевая StG101.

² Подробнее о Хубертусе Хичхольде см. в книге «Штурмовая авиация Люфтваффе» (АСТ, Москва, 2001).

3. Штурмовики		
PZL P.43B	«Чайка»	33
ДАР-10	«Бекас»	1
Всего:		34
4. Самолеты-разведчики		
Letov Š-328	«Ворона»	60
КВ-5 III	«Жаворонок»	42
ДАР-3	«Ворон»	22
He-45	«Аист»	10
Всего:		134
5. Связные и транспортные самолеты		
Do-11	«Летучая мышь»	12
КВ-6	«Попугай»	9
FW-58 «Weihe»	«Голубь»	8
Bf-108 «Taifun»	«Лебедь»	6
Fi-156 «Storch»	«Дрозд»	3
Ju-52/3m		2
Всего:		40
6. Учебно-тренировочные самолеты		
FW-44 «Stieglitz»	«Воробей»	39
Avia 122	«Оса»	29
КВ-3	«Жаворонок-2»	25
Аг-96	«Пегух»	24
КВ-3	«Жаворонок-1»	19
He-51	«Сокол»	11
Аг-65	«Орел»	11
Bü-131 «Jungmann»	«Ласточка»	10
ДАР-8	«Соловей»	6
ДАР-9	«Синица»	6
He-72 «Kadett»	«Канарейка»	5
FW-56 «Stösser»	«Комар»	4
Всего:		189
Итого самолетов:		561*

* из них 411 в пригодном для полетов состоянии.



Болгарский Vf-109E-4, лето 1942 г.



Болгарский пилот около своего Vf-109E

Зимой 1941 — 42 г. Германия передала болгарской авиации девять Вf-109Е-7, однако затем поставки немецких самолетов полностью прекратились. Видимо, это в первую очередь было связано с тем, что Болгария не участвовала в боевых действиях, которые пока проходили вдали от ее территории. Однако события 12 июня 1942 г. показали, что военная ситуация в Европе начала коренным образом меняться.

Вечером 11 июня с аэродрома Файид в Египте поднялись 13 бомбардировщиков В-24D из группы HALPRO. В течение ночи летевшие поодиночке «Либерейторы» пересекли Средиземное море и, пролетев над территорией Турции и Болгарии, рано утром 12 июня достигли Румынии и атаковали нефтепромыслы в районе Плоешти. Для командования болгарской авиации появление над страной американских стратегических бомбардировщиков стало полной неожиданностью, и потому оно не смогло организовать их перехват.

Когда В-24D возвращались, в воздух по тревоге были подняты истребители Avia В-534 из 612-й и 622-й истребительных эскадрилий. Обе эти эскадрильи входили в состав 1-й авиагруппы 6-го истребительного полка под командованием полковника Василя Валкова и базировались на аэродромах Враждебна и Божуристе около Софии. Однако болгарские пилоты ничего не смогли сделать, поскольку их устаревшие бипланы даже не имели возможности догнать тяжелые четырехмоторные «Либерейторы»: истребитель Avia В-534 имел максимальную скорость 415 км/ч, в то время как бомбардировщик В-24D мог развивать скорость 488 км/ч.

После событий 12 июня немецкая военно-воздушная миссия в Софии потребовала от болгарской авиации лучшей координации оборонительных действий, одновременно пообещав ускорить поставку современных истребителей. Однако рейхсминистерство авиации в Берлине, видимо, было несколько иного мнения и потому только в декабре 1942 г. приняло решение направить в Болгарию 16 истребителей Вf-109G-2.

6 января 1943 г. состоялась встреча болгарского военного министра Николы Михова с Адольфом Гитлером, на которой последний твердо пообещал обеспечить Болгарию современным вооружением. В отчете Главного командования вермахта о результатах визита болгарского военного министра среди прочего говорилось:

«Противовоздушная оборона [Болгарии] еще очень слаба. Особенно мало сделано для защиты гражданского населения. Необходимо поддержка, в частности поставками зенитных орудий...

Болгарская армия и болгарская авиация в настоящее время готовятся только к обороне и для нападения не пригодны...

Потребности болгарской авиации будут представлены военно-воздушным атташе в Главное командование Люфтваффе отдельно...».

Однако на практике ничего не изменилось, и Германия не спешила отправлять в Болгарию современные самолеты. Зимой 1942 — 43 г. туда прибыли лишь 12 гидросамолетов Ag-196, которые были направлены в 161-ю прибрежную эскадрилью, размещенную на Черноморском побережье. В марте 1943 г. болгарская авиация, наконец, получила 16 Bf-109G-2, обещанных ей еще в декабре прошлого года. Затем летом в Болгарию прибыли еще 13 таких же истребителей.

После того как 11 ноября 1942 г. немецкие войска оккупировали территорию Франции, ранее подконтрольную правительству Виши, Люфтваффе достались в общей сложности 1876 французских самолетов. Среди них были 246 истребителей Dewoitine D.520 и 37 бомбардировщиков Bloch 210, которые первоначально предполагалось передать болгарской авиации. Но надеждам Болгарии на существенную модернизацию своей авиации в очередной раз не суждено было сбыться — большая часть этих самолетов осела в авиашколах Люфтваффе, а часть была передана итальянцам. В результате Болгарии осталось только 96 истребителей D.520, да и из них к августу 1943 г. еще ни один не был передан болгарской авиации.

Летом 1943 г. сорок болгарских пилотов прибыли во Францию на аэродром Нанси. Там размещалась учебно-боевая эскадра JG107¹ под командованием майора Георга Мейера (Georg Meyer), в составе которой болгары прошли курс переподготовки на истребителе D.520. Одновременно 63 человека болгарского технического персонала были направлены в 5-ю техническую школу Люфтваффе (Fl.Tech.Schule 5) в г. Вишау (Wichau).

¹ Сформирована 26.01.1943 г. на основе 7-й истребительной авиашколы (Jagdfliegerschule 7). 31.05.1944 г. была распущена, но 15.10.1944 г. была заново сформирована уже на базе JG115.

В 07.00 1 августа 1943 г. с аэродромов в Северной Африке в районе Бенгази поднялось около 170 бомбардировщиков В-24D. Началась операция «Приливная волна», имевшая своей целью налет на румынские нефтепромыслы в районе Плоешти. Около полудня на экране немецкой радиолокационной станции FuG65 «Würzburg-Riese», установленной на горе Черни-Врых, в 15 км южнее Софии, появились засветки от четырех групп вражеских самолетов. Информацию о приближающихся бомбардировщиках немцы срочно передали на командный пункт болгарской авиации.

На перехват бомбардировщикам, которые, как предполагалось, направлялись к болгарской столице, с аэродромов Враждебна и Божуристе около Софии поднялись истребители Avia B-534 из 612-й и 622-й эскадрилий 1-й авиагруппы, а с аэродрома Марнополе около г. Карлово, в 118 км восточнее Софии, десять Вf-109G-2 из 3-й авиагруппы¹. Когда стало ясно, что американские «Либерейторы» направляются не к Софии, а на северо-восток в сторону румынской границы, болгарские истребители уже не могли их догнать.

Спустя приблизительно два часа с наземных постов наблюдения стали поступать сообщения о небольших группах четырехмоторных самолетов, снова появившихся над Болгарией. Это были В-24, возвращавшиеся после налета на Плоешти, и в 15.00 болгарские истребители снова поднялись в воздух.

Для пилотов безнадежно устаревших бипланов Avia B-534, вооруженных четырьмя 7,92-мм пулеметами, встреча с «Либерейторами», каждый из которых имел на борту по десять 12,7-мм пулеметов, была крайне рискованной, если не сказать просто самоубийственной. Американские бомбардировщики, лишенные бомб и большей части топлива, без особых проблем уходили от болгарских бипланов. И только несколько пилотов 1-й авиагруппы, спикировав с большой высоты, смогли приблизиться и обстрелять «Либерейторы». Один из бортстрелков 98BG затем вспоминал: *«Я от удивления потерял глаза — что это была за война? Первая мировая? Это выглядело, как будто произошел сдвиг во времени. Внезапно появились эти маленькие бипланы, которые выглядели в общем и целом как старые Curtiss «Hawk». Я был поражен, заметив, что они обстреляли нас, прежде чем снова исчезнуть».*

¹ В ее состав входили 672-я, 682-я и 692-я эскадрильи.



Истребитель Avia B-534 из 2-й группы 6-го истребительного авиаполка, лето 1943 г.



Пилоты и механики 1-й группы 6-го истребительного авиаполка, лето 1943 г.

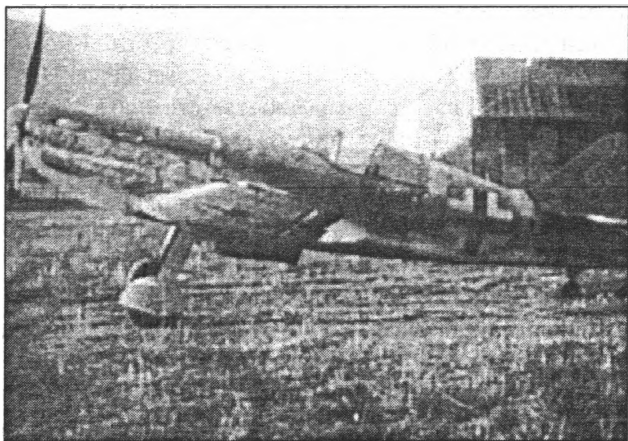
Тем не менее американцам не удалось избежать потерь над Болгарией. Звено Вф-109G-2 из 3-й группы 6-го истребительного полка во главе с поручиком Стояновым между городами Фердинанд (ныне г. Монтана) и Враца, находящимися соответственно в 78 км и 58 км севернее Софии, перехватило группу из 18 В-24D. В результате Стоянов и подпоручик Иван Бонев сбили по одному самолету, которые упали в районе сел Кокартжи и Каракаш около г. Трын. Еще два «Либерейтора» получили повреждения и, оставляя за собой дымные шлейфы, вышли из боевого порядка группы.

Затем бомбардировщики атаковала вторая пара Вф-109G-2 из 682-й эскадрильи 3-й авиагруппы, которые пилотировали подпоручики Христо Крастев и Петар Бочев. Бочев сбил В-24D 41-24121 «Let er Rip» из 93BG, который врезался в землю около г. Сливница, в 30 км северо-западнее Софии. Из его экипажа успели выпрыгнуть на парашютах и затем попали в плен только три человека. Членам экипажа В-24D 41-11840 «The Witch» из 98BG, сбитого Крастевым, повезло больше, и они все остались живы. Самолет упал на территории Сербии в районе г. Владички-Хан (Vladishki Han), в 35 км от болгарской границы. Шесть американских летчиков попали в плен, а четверым — второму пилоту Дэрилу Эппу (Daryl P. Epp), бомбардиру Мажору Жилетте (Major R. Gillette), радисту Дельву Хаслею (Dalwe G. Husley) и хвостовому бортстрелку Уолтеру Хардику (Walter D. Hardiek) — удалось избежать плена и присоединиться к югославским партизанам.

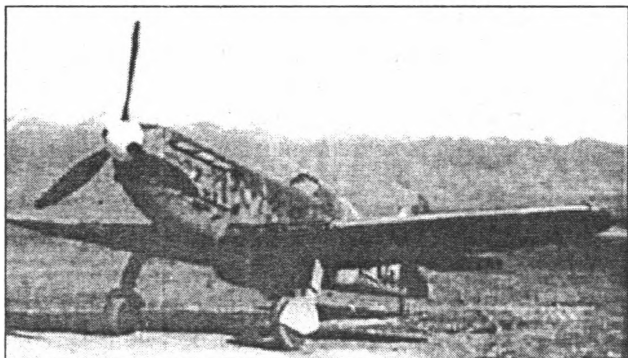
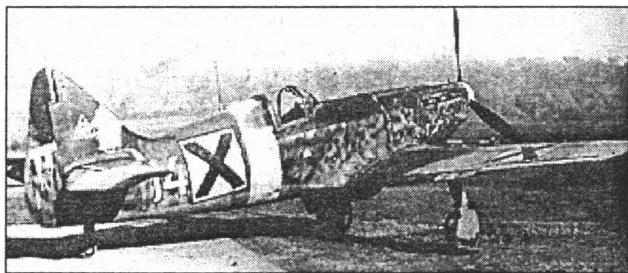
7 августа болгарский царь Борис III в своем дворце в Софии лично вручил поручику Стоянову и подпоручику Боневу офицерские медали «За отвагу».

28 августа 1943 г. Борис III, чья фигура долгие годы спланивала вокруг себя всех болгар, внезапно скончался. Новым царем Болгарии стал его несовершеннолетний сын Симеон II, от имени которого страной стали управлять три выбранных регента. С этого момента в стране начался процесс постепенной эрозии всей политической системы.

Однако это никак не сказалось на усилении болгарской авиации. Сначала рейхсмаршал Геринг объявил, что в качестве подарка передаст Болгарии 48 Вф-109G, а затем в сентябре на аэродроме Карлово состоялась торжественная церемония передачи первых 48 истребителей D.520. Кроме того, осенью 1943 г. болгары получили 12 Ju-87R-2/R-4, которым они затем дали название «Щука».



Один из первых D.520, полученных болгарской авиацией, на самолете еще панесены опознавательные знаки Люфтваффе, аэродром Карлово, сентябрь 1943 г.



D.520 из 1-й авиагруппы 6-го истребительного полка

Тем временем война подходила все ближе и ближе к границам Болгарии. 21 октября около 40 американских самолетов появились над центром Македонии городом Скопье, и болгарским истребителям удалось сбить один Р-38.

14 ноября самолеты 12-й воздушной армии США — 91 В-25 под прикрытием 40 Р-38 — совершили первый налет на Софию. Воздушная тревога была объявлена с опозданием, и истребители 2-й и 3-й авиагрупп смогли атаковать их только уже на отходе. Подпоручик Михаил Григоров сбил Р-38, который упал на территории Македонии около г. Дебар, в 90 км юго-западнее Скопье, а поручик Николай Йорданов, подпоручик Петар Бочев и фельдфебель Александр Петковский повредили по одному В-25. При этом на «Митчеле», который атаковал Бочев, загорелся один двигатель, но экипажу удалось сбить пламя и дотянуть до своего аэродрома. В то же время болгары потеряли один истребитель и его пилота, а еще два самолета, получив повреждения, совершили вынужденные посадки.

Следующий налет на Софию состоялся через неделю — 24 ноября, когда из 60 бомбардировщиков В-24D из 15-й воздушной армии США цели смогли достигнуть только 17. На этот раз болгарские истребители были готовы к налету — с аэродрома Враждебна взлетели 24 D.520 из 2-й авиагруппы, а с аэродрома Божуристе поднялись 16 Vf-109G-2 из 3-й авиагруппы.

Капитан Чудомир Топлодолский и фельдфебель Христо Цанков сбили над Македонией два «Либерейтора», которые упали соответственно около г. Струмица (Strumitza) и западнее поселка Богомила (Bogomila), в 30 км юго-западнее г. Титов-Велес (Titov Veles). Затем Топлодолский атаковал и повредил в районе болгарского города Дупнице еще один бомбардировщик. Два В-24D получили сильные повреждения в результате атак поручика Стояна Стоянова и подпоручика Михаила Григорова, а подпоручик Михаил Уцунов и фельдфебель Никола Краличев подбили два Р-38. При этом болгары потеряли один истребитель и еще три совершили вынужденные посадки.

10 декабря в третьем налете на Софию участвовал 31 В-24D, которых снова прикрывали Р-38. Им навстречу с аэродрома Карлово взлетели 16 D.520 из 1-й авиагруппы, с аэродрома Враждебна — шесть D.520 из 2-й авиагруппы, а с аэродрома Божуристе — 17 Vf-109G-2 из 3-й авиагруппы. Поручик Ассен Ковачев, поручик Любен Кондаков и фельдфебель Петковский смогли повредить

три В-24D, а капитан Топлодольский, поручик Стоянов, подпоручик Уцунов и подпоручик Марин Цветков — четыре Р-38. Американцы затем заявили, что сбили одиннадцать «Девуатинов», потеряв при этом лишь один «Лайтнинг», но в действительности болгары потеряли тогда только один D.520.

Последний в 1943 г. налет на Софию прошел 20 декабря. В нем участвовали уже 50 В-24 из 15-й воздушной армии США, которых сопровождали 60 Р-38. В воздух поднялись 36 D.520 из 1-й и 2-й авиагрупп и 20 Вf-109G-2 из 3-й авиагруппы, которые встретили противника приблизительно в 65 км юго-западнее Софии. В тот день в боях над Македонией и Болгарией было сбито семь «Лайтнингов» — они были на счету капитана Топлодольского, поручиков Николая Йорданова и Виктора Павлова, подпоручиков Николы Начева и Георги Кюмюрджиева¹, подофицера Георги Атанасова и фельдфебеля Цанкова. Кроме того, подпоручик Цветков повредил еще один Р-38.

Американцы потеряли и четыре В-24D, два из которых были на счету поручика Димитара Списаревского. Сначала он огнем из бортового оружия сбил один, а затем своим Вf-109G-2 протаранил второй «Либерейтор». Оба самолета, охваченные пламенем, рухнули в районе села Панчерево, и Списаревский погиб. В результате атаки подпоручика Стефана Маринопольского взорвался в воздухе и упал западнее сербского города Босилеград (Bosilegrad), расположенного в нескольких километрах от болгарской границы, еще один самолет. Четвертый сбитый В-24D был на счету подпоручика Генчо Димитрова. Кроме того, тот же Димитров, поручик Стоянов, подпоручик Неделчо Бончев и фельдфебель Петковский повредили еще пять «Либерейторов».

Американцы утверждали, что 20 декабря сбили 28 болгарских истребителей. Однако в действительности болгары, кроме Вf-109G-2 поручика Списаревского, потеряли только один самолет, который был сбит Р-38 во время выхода в атаку на «Либерейторы», а его пилот подпоручик Кюмюрджиев погиб. Кроме того, еще два болгарских истребителя, получив повреждения, совершили вынужденные посадки.

¹ Сбитый им Р-38 совершил вынужденную посадку около г. Перник. Появившиеся вскоре на месте приземления «Лайтнинга» местные жители и солдаты обнаружили американского пилота, который спокойно сидел на фюзеляже своего самолета и курил сигарету.

Налеты американских бомбардировщиков сильно сказались на моральном состоянии болгарского гражданского населения. Накануне Рождества немецкий посол в Софии Адольф Хейнц Бекерле (Adolf Heinz Beckerle) сообщал в Берлин в рейхсминистерство иностранных дел:

«Министр иностранных дел Шиманов сегодня попросил меня прийти к себе и изложил мне опасения болгарского правительства относительно дальнейших воздушных налетов противника.

После последнего налета оно [правительство] очень сильно озабочено тем, что болгарские города, и в частности София, вследствие нехватки подвалов и других убежищ очень уязвимы от воздушных налетов, и что у болгарского населения нет такой стойкости, как у нас, немцев, и что новые налеты окажут неприятное воздействие на моральное состояние болгарского общества.

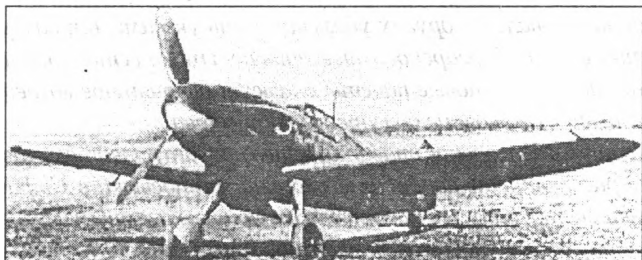
Поэтому болгарское правительство просит правительство Германии рассмотреть вопрос о возможности посылки в Софию ста немецких истребителей с соответствующим наземным персоналом. Кроме того, оно просит о немедленной поставке 50 истребителей «Мессершмитт». Единственная защита от вражеских налетов — это их истребители, которые действительно решительно атакуют противника, но которых после каждого вылета становится все меньше.

Он [Шиманов] также обратил мое внимание на то, как это важно психологически, если болгарский народ, благодаря помощи немецкой авиации, не будет чувствовать себя незащищенным перед вражескими воздушными налетами».

На этот раз Германия серьезно отнеслась к просьбе Болгарии. Люфтваффе направили на защиту Софии одну истребительную группу, начали переподготовку пятидесяти болгарских пилотов¹ и предоставили болгарской авиации дополнительную материальную помощь. В течение января — февраля 1944 г. ей было передано 40 Bf-109G-6, 25 Bf-109G-2, 32 Ju-87D-3/D-5, 10 FW-58, 9 Bv-131 и 5 Ar-96B. Однако большинство новых «Мессершмиттов» прибыли в Болгарию уже после «черного понедельника».

В понедельник 10 января 1944 г. на Софию было совершено два налета. Около полудня над городом под мощным истребительным

¹ Всего в 1938 — 44 гг. около 160 болгарских пилотов прошли летную подготовку в Германии, Италии и Венгрии.



**Истребители 6-го истребительного авиаполка,
вверху — P-51D-1, внизу — P-51D-4,
зима 1943 — 44 г.**



Улицы Софии после налетов американских бомбардировщиков

прикрытием появились 180 В-17, а вечером его атаковали 80 английских бомбардировщиков. В результате в Софии были уничтожены 4100 зданий, погибли 750 и были ранены 710 человек. В отражении налетов участвовали 70 болгарских и 30 немецких истребителей, которым удалось сбить восемь бомбардировщиков и пять Р-38.

Болгарские пилоты атаковали соединение «Летающих Крепостей» над горным массивом Витоша. Поручик Земен Димитров, подпоручики Эмил Балгаранов, Георги Гочев, Иван Иванов и Димитар Батчваров сбили по одному бомбардировщику, а подпоручики Эмил Стоицев, Владимир Александров и фельдфебель Цвятко Загорский повредили еще три В-17.

Одновременно в ходе ожесточенных боев с «Лайтнингами» болгарским пилотам удалось одержать еще три победы. Поручик Стоянов на высоте 100 — 150 метров дважды атаковал один из Р-38. Наконец, ему удалось добиться попаданий и, задымив, «Лайтнинг» через несколько мгновений врезался в землю. После долгого боя «один на один» капитан Топлодольский смог сбить второй Р-38, который упал около небольшого села поблизости от Софии. Третий же истребитель был на счету подпоручика Генчо Димитрова.

Кроме того, поручик Ковачев, подпоручики Стоицев, Никола Начев, Петар Петров и Паниу Краевский, фельдфебели Стануш Станушев и Стефан Концов, смогли повредить еще семь Р-38. При этом на истребителях, которые атаковали Ковачев, Стоицев, Начев и Краевский, загорелись двигатели, но американским пилотам удалось сбить пламя и дотянуть до своих аэродромов.

Затем вечером поручик Васил Шишков в паре с кандидатом подофицером Стефаном Илиевым сбил четырехмоторный английский бомбардировщик «Стирлинг», который разбился рядом с селом Кладница около г. Радомир.

Американцы утверждали, что сбили 10 января 1944 г. не менее 31 истребителя, что было явным абсурдом, поскольку болгарская авиация всего в 1943 — 44 гг. потеряла в боях 24 истребителя и еще 18, получив повреждения, совершили вынужденные посадки.

Налеты 10 января имели тяжелейшие последствия для болгарской столицы. Около трехсот тысяч жителей покинули город, школы были закрыты, государственные учреждения прекратили работу, а большая часть чиновников также выехали из города. Даже спустя две недели жизнь в Софии все еще не нормализовалась. 23 января немецкое посольство сообщало в Берлин по телеграфу: «Работы

по ликвидации последствий продвигаются чрезвычайно медленно. Вода и электричество все еще подаются лишь частично, телефон не работает. Большинство магазинов закрыто».

Только в феврале измученное население Софии, наконец, почувствовало, что жизнь города начала входить в нормальное русло. Однако уже 16, 17 и 29 марта город подвергся новым налетам, но самый мощный налет состоялся 30 марта. В нем участвовали 450 тяжелых бомбардировщиков — американские В-17 и В-24 и английские «Галифаксы», которых сопровождали 150 Р-38. В результате бомбежки в Софии было отмечено около двух тысяч пожаров.

Чтобы отразить налет, командование 6-го истребительного полка подняло в воздух 73 самолета: с аэродрома Карлово взлетели 28 D.520 во главе с командиром 1-й авиагруппы поручиком Богданом Илиевым, с аэродрома Враждебна — 6 D.520 и 19 Vf-109G-6 из 2-й авиагруппы во главе с поручиком Бончевым, а с аэродрома Божуристе — 20 Vf-109G-6, которые вел командир 3-й авиагруппы поручик Стоянов. Кроме того, взлетели и четыре учебных Avia В-534, которые, как ни удивительно, смогли повредить один «Либерейтор».

Подпоручик Христо Костакиев сбил сразу два В-17. Самолеты взорвались в воздухе, и их обломки упали рядом с селом Кошарево около г. Брезник, в 35 км западнее Софии. На счету поручика Неделчо Бончева была «Летающая Крепость», рухнувшая западнее г. Перник, в 25 км юго-западнее болгарской столицы. Подпоручик Виктор Атанасов сбил четвертый бомбардировщик, который упал и сгорел северо-западнее г. Кюстендил, в 72 км юго-западнее Софии.

Восточнее Кюстендила пара подпоручик Эмил Стоицев — подпоручик Ассен Гигов повредила один В-17. Затем то же самое сделала пара капитан Христо Атанасов — подпоручик Димитар Софиров. Пара подпоручик Иван Стефанов — фельдфебель Цветан Груев вывела из строя два двигателя на еще одном бомбардировщике, который, оставив боевой порядок своей группы, повернул обратно. По одному бомбардировщику повредили капитан Никола Бошнаков, поручики Любен Кондаков и Борис Дамев, подпоручики Христо Петров, Марин Цветков и Михаил Григоров.

Поскольку 30 марта в ходе налета на Софию союзники потеряли восемь бомбардировщиков, это означает, что из девяти поврежденных самолетов четыре не смогли дотянуть до своих аэродромов и упали уже где-то вне территории Болгарии.



**Пилоты 6-го истребительного авиаполка,
весна 1944 г.**



**D.520 из 1-й группы 6-го истребительного авиаполка,
на переднем плане — истребитель командира группы
поручика Богдана Илиева,
аэродром Карлово, весна 1944 г.**

Подпоручик Генчо Димитров сбил Р-38, пилот которого, выпрыгнув на парашюте, попал в плен. Второй «Лайтнинг», сбитый в районе горы Плачковица, был на счету поручика Богдана Илиева. Хотя в тот день поручику Василу Шишкову и не была засчитана победа, вероятно, именно после его атаки американцы потеряли третий «Лайтнинг», упавший где-то в горах Пирина северо-восточнее Кюстендила. Кроме того, в ходе боя в районе Дупнице — Радомир фельдфебель Атанас Матеев смог повредить еще один Р-38.

В то же время 30 марта болгары потеряли пять истребителей и еще два совершили вынужденные посадки. Трое пилотов погибли, а один — подпоручик Кассианов, — пока опускался на парашюте, был обстрелян американцами и получил тяжелое ранение.

4 апреля 1944 г. отличился подпоручик Петар Петров из 2-й авиагруппы. Он сбил один В-24, который затем упал в районе сербского города Заечар (Zaچار), в 10 км от болгарской границы. Еще один «Либерейтор» в результате его атаки получил тяжелые повреждения и, загоревшись, покинул боевой порядок своей группы.

5 апреля двадцать Вf-109G-6 из 3-й авиагруппы перехватили американские бомбардировщики, возвращавшиеся в Италию после налета на нефтепромыслы Плоешти, и кандидат подофицер Веселин Терциев смог сбить один из них. Экипаж успел выпрыгнуть на парашютах из горящего самолета, который упал в районе Куле-Мале. Кроме того, подпоручики Генчо Димитров и Михаил Банов повредили два Р-38. В то же время болгары потеряли один «Мессершмитт».

17 апреля 1944 г. в 11.35 в Софии снова прозвучали сигналы воздушной тревоги. К городу приближались 350 В-17, летевших четверьмя «волнами», которых сопровождали 100 истребителей. Именно во время отражения этого налета, ставшего десятым по счету налетом на Софию, болгарская авиация понесла самые тяжелые потери с начала войны. Первыми в воздух поднялись самолеты 2-й авиагруппы — 16 Вf-109G-6 и 7 D.520, которые сразу же вступили в бой. Однако оказалось, что в тот день в налете в качестве истребителей сопровождения участвовали не двухмоторные Р-38, хорошо знакомые болгарам, а Р-47 и Р-51, которых служба воздушного наблюдения первоначально приняла за немецкие истребители. В результате, когда болгары поняли свою ошибку, было уже поздно и 2-я авиагруппа, попав под удар неожиданно появившихся «Мустангов», потеряла сразу семь «Мессершмиттов».

В ходе боя подпоручик Неделчо Стоянов сумел сбить P-51, а командир 2-й авиагруппы поручик Бончев в районе г. Перник про-таранил B-17. Через несколько мгновений «Летающая Крепость» взорвалась в воздухе, и ее горящие обломки вместе с обломками «Мессершмитта» упали на село Крапец, при этом сам Бончев остался жив, опустившись на землю на парашюте.

К этому времени в бой вступили и Bf-109G-6 из 3-й авиагруппы, а также четыре учебных истребителя Avia B-135. Капитан Никола Бошнаков, поручик Ассен Ковачев, поручик Николай Йорданов, подпоручик Владимир Александров и фельдфебель Дако Даков смогли повредить по одному B-17, но изменить общую ситуацию это уже не могло. Всего 17 апреля болгары потеряли девять истреби-телей, при этом погибли шесть пилотов, кроме того, еще четыре самолета, получив повреждения, совершили вынужденные посадки.

По состоянию на 1 мая 1944 г. болгарская авиация насчитыва-ла 500 самолетов и 13500 человек, в т.ч. 250 самолетов и 5400 человек находились в боевых частях. Основу боевой мощи болгарской авиации составляли 145 Bf-109G, на которые легла вся тяжесть воздуш-ных боев в мае — августе 1944 г. «Мессершмитты» атаковали са-молеты союзников, совершавшие налеты на болгарские города, а также пролетавшие над болгарской территорией на пути из Италии к Румынии и обратно.

5 мая пара капитан Марин Петров — поручик Захари Планинский, а также поручик Никола Колев в ходе атаки группы четырехмотор-ных бомбардировщиков смогли тяжело повредить два самолета. На каждом из них были выведены из строя по два двигателя, и бомбарди-ровщики оставили боевой порядок. 18 мая подпоручик Евгений Топ-чев из 682-й эскадрильи 3-й авиагруппы сбил B-24D, который упал в районе сербского города Прокупле (Prokuple). Подпоручик Иван Бо-нев, атаковав другой «Либерејтор», смог повредить оба его правых двигателя. Бомбардировщик был вынужден выйти из боевого поряд-ка своей группы и после того, как его «добил» фельдфебель Дако Да-ков, упал на землю в районе г. Приштина.

11 июня подпоручики Марин Цветков и Тодор Розев сбили два B-24, которые соответственно упали в районе Горна-Креме около г. Враца и рядом с селом Кошаре поблизости от Перника. На счету подпоручика Ивана Бонева был P-38, сгоревший в районе г. Средне-горие, в 65 км восточнее Софии. Однако в том же бою погиб и сам Бонев, когда его Bf-109G-6 в свою очередь был сбит «Лайтнингами».

23 июня болгарские Вф-109G-6 перехватили над Македонией В-17 и В-24 из 15-й воздушной армии США, возвращавшиеся в Италию после очередного налета на нефтеперерабатывающие заводы в Плоешти и порт Джурджу на Дунае, в 60 км южнее Бухареста. Поручику Стояну Стоянову удалось сбить один «Либерейтор», который взорвался в воздухе западнее Скопье. В результате атак поручика Бориса Дамева, подпоручика Евгения Тончева и подполковника Тошко Христова сильные повреждения получили еще три бомбардировщика. При этом два В-24, на которых загорелись по одному двигателю, были вынуждены выйти из боевого порядка своего соединения.

В районе аэродрома Карлово четыре болгарских «Мессершмитта» атаковали В-17 42-5951 «Opissonya» из 341BS 97BG, который до этого уже был поврежден над Румынией. В экипаж бомбардировщика входили: первый пилот и командир второй лейтенант Эдвин Андерсон (Edwin Anderson), второй пилот второй лейтенант Уильям Симонс (William Simons), штурман первый лейтенант Роберт Ньюсом (Robert Newsom), бомбардир второй лейтенант Дэвид Кингсли (David Kingsley), бортмеханик сержант Джон Мейер (John Meyer), бортрадист сержант Ллойд Кэн (Lloyd Kane), хвостовой стрелок сержант Майкл Салливан (Michael Sullivan), стрелок нижней башни сержант Стенли Кмиек (Stanley Kmiec) и бортовые стрелки сержанты Мартин Хеттинга (Martin Hettinga) и Гарольд Джеймс (Harold James).

Еще на подходе к Плоешти бомбардировщики 97BG были перехвачены приблизительно двадцатью Вф-190G и FW-190A. Сбив в течение короткого промежутка времени два В-17, немецкие истребители прекратили атаки, поскольку бомбардировщики вошли в зону огня зенитных батарей, окружавших Плоешти. Когда уже «Летающие Крепости» вышли на боевой курс, самолет второго лейтенанта Андерсона получил прямое попадание зенитного снаряда, который вывел из строя двигатель № 1 на левой плоскости и оставил позади него 12-дюймовую пробойну. Через несколько секунд взрывом второго зенитного снаряда, разорвавшегося в непосредственной близости от хвостовой части, был поврежден киль и выведена из строя кислородная система бомбардировщика. Несмотря на это, Андерсон и Ньюсом удерживали «Летающую Крепость» на боевом курсе до тех пор, пока Кингсли не сбросил бомбы на запланированную цель.

После того как поврежденный бомбардировщик, развернувшись на обратный курс, покинул зону зенитного огня, он привлек внимание нескольких «Мессершмиттов». В ходе новых атак был поврежден второй двигатель на левой плоскости, за которым потянулся шлейф белого дыма. Одновременно осколками нескольких 20-мм снарядов, разорвавшихся в хвостовой части самолета, был тяжело ранен в правое плечо и руку стрелок хвостовой башни сержант Салливан. Однако самое неприятное было в том, что осколки буквально изрешетили его парашют, сделав непригодным для использования.

Тяжелораненый Салливан смог переползти из хвоста «Летающей Крепости» в центральную часть фюзеляжа, где бортовые стрелки сержанты Хеттинга и Джеймс попытались оказать ему первую помощь. Однако вскоре им стало ясно, что они не могут остановить кровотечение и потому вызвали на помощь второго лейтенанта Кингсли, имевшего специальную медицинскую подготовку. Наложив жгут и шину, Кингсли смог приостановить кровотечение из ран Салливана. К этому времени в результате новой атаки «Мессершмиттов» легкое ранение получил и стрелок нижней башни сержант Кмиек.

Летевший в юго-западном направлении, В-17 скоро оказался над территорией Болгарии. Он терял высоту, и потому второй лейтенант Андерсон приказал экипажу выбросить за борт все, что только можно, чтобы максимально облегчить самолет. Вскоре в небе появилась пара Р-51D и у Андерсона и его экипажа появилась надежда на благополучное завершение вылета. Однако их радость была недолгой, поскольку пилоты «Мустангов» сообщили, что у них осталось мало топлива и что они не смогут сопроводить бомбардировщик до Италии.

Через некоторое время «Летающая Крепость» пролетела в непосредственной близости от аэродрома Карлово. В тот момент в Карлово, помимо болгарских истребителей, размещалось и звено немецких Вф-109G-6. Пилоты Люфтваффе прибыли туда, чтобы помочь в обучении болгарских летчиков-истребителей. Получив сообщение об американском бомбардировщике, майор Гельмут Кюхле (Helmut Kühle), руководившей подготовкой, отдал приказ поднять в воздух четыре немецких и четыре болгарских «Мессершмитта».



**Второй слева — лейтенант Эдвин Андерсон (Edwin Anderson),
справа — поручик Асен Ковачев,
аэродром Карлово, 23 июня 1944 г.**



**Второй слева — сержант Стенли Кмиек (Stanley Kmiec),
аэродром Карлово, 23 июня 1944 г.**

Одиноким В-17, у которого к тому же была выведена из строя хвостовая башня, стал легкой добычей для истребителей. Когда они догнали бомбардировщик, пилоты Люфтваффе предоставили болгарам право самостоятельно добить его. В результате четыре болгарских Вф-109G-6 один за другим, заходя для атаки сзади, практически беспрепятственно в упор расстреляли «Летающую Крепость». От нее начали отваливаться целые фрагменты обшивки, были ранены еще два члена экипажа. Через несколько секунд судьба бомбардировщика была решена и Андерсон приказал своему экипажу покинуть самолет.

Кингсли дотащил раненого сержанта Салливана до открытого бомболюка. Поскольку парашют Салливана был поврежден, то Кингсли надел на него собственный и помог ему выпрыгнуть из падающего В-17. Спустя короткое время бомбардировщик вместе с оставшимся на его борту Кингсли рухнул на землю. Второй лейтенант Дэвид Кингсли пожертвовал своей жизнью, чтобы спасти раненого члена экипажа, и затем был посмертно награжден высшей военной наградой США Медалью Почета. Случайной жертвой падения «Летающей Крепости» стала болгарская семья из трех человек, отдыхавшая в тот день в окрестностях Карлово.

24 июня болгарские пилоты сбили еще четыре бомбардировщика. Самолет, упавший в районе г. Самокова, в 42 км южнее Софии, был на счету подпоручика Петара Петрова. Поручик Стоян Стоянов, подпоручик Михаил Уцунов и подофицер Кирил Стоянов совместно сбили В-17, чьи обломки были затем также найдены в районе Самокова. Еще один самолет, упавший в районе сербского города Неготин (Negotyn), в 10 км западнее стыка границ Болгарии, Югославии и Румынии, был сбит общими усилиями поручика Дамева, подпоручика Цветкова и подофицера Ято Петкова. Четвертый бомбардировщик, рухнувший в горах в районе пика Богдан, был на счету фельдфебеля Цвятко Загорского из 3-й авиагруппы.

Однако затем 14 Вф-109G-6 из 3-й авиагруппы были южнее Самокова неожиданно атакованы более чем сорока Р-38. В результате были сбиты два «Мессершмитта», погиб фельдфебель Загорский, а подпоручик Годор Розев успел выпрыгнуть на парашюте. Еще два самолета совершили вынужденные посадки в районе г. Ихтиман, расположенного в 47 км юго-восточнее Софии, и при этом тяжелые ранения получил подпоручик Христо Крастев.

15 июля подпоручик Христо Костакиев из 3-й авиагруппы атаковал четырехмоторный бомбардировщик. Однако он не успел уви-

деть ее результаты, так как его Bf-109G-6 получил попадания и маслом, вытекавшим из поврежденного двигателя, полностью залило фонарь кабины. Поскольку никаких обломков в районе, указанном Костакиевым, не было найдено, скорее всего, бомбардировщик отделался небольшими повреждениями.

22 июля 1944 г. болгарские «Мессершмитты» сбили над Сербией два четырехмоторных бомбардировщика. На счету подпоручика Петара Бочева был самолет, упавший в горах недалеко от поселка Бабушница (Babushnitza), в 49 км юго-восточнее г. Ниш. Другой же бомбардировщик, рухнувший на землю восточнее г. Крагуевац (Kraguevatz), был сбит совместными усилиями капитана Чудомира Топлодольского, фельдфебеля Николы Краличева и подофицера Димитара Сомова. Кроме того, подпоручик Марин Цветков повредил еще один бомбардировщик, который покинул боевой порядок своей группы и, теряя высоту, повернул в сторону г. Босилеграда.

10 августа капитан Кростио Атанасов и подпоручик Петар Бочев сбили в районе поселка Нишка-Баня (Nyshka Banya), расположенного в 8 км юго-восточнее г. Ниш, четырехмоторный бомбардировщик. Еще один самолет в результате атаки «Мессершмиттов» подпоручика Петара Бочева и фельдфебеля Александра Петковского получил тяжелые повреждения и покинул боевой порядок. Вероятно, именно этот самолет добил фельдфебель Стефан Концов, который атакował поврежденный бомбардировщик, летевший в одиночку. Самолет начал терять высоту и упал на болгарской территории около г. Самокова.

17 августа подпоручик Петар Бочев тяжело повредил четырехмоторный бомбардировщик, который упал около македонского поселка Йостово (Jostovo) рядом с г. Скопье. Еще шесть бомбардировщиков получили повреждения и были вынуждены покинуть боевые порядки своего соединения в результате атак капитана Атанасова, поручика Дамева, подпоручиков Марина Цветкова, Николы Валчева и Петара Манолева, а также подофицера Кирила Стоянова.

26 августа 1944 г. болгарские истребители последний раз вступили в бой с самолетами союзников. Капитан Атанасов, подпоручик Петар Бочев и подофицер Никола Таков совместными усилиями сбили четырехмоторный бомбардировщик, который упал на территории Сербии около г. Владички-Хан. На счету поручика Стояна

Стоянова был Р-38, врезавшийся в землю юго-восточнее болгарского села Нефела в районе г. Враца. Кроме того, в ходе боя подпоручики Димитар Софиров и Георги Георгиев, а также подофицер Кирил Стоянов смогли повредить еще три «Лайтнинга».

Всего же с 18 мая по 26 августа 1944 г. болгарские пилоты сбили 15 четырехмоторных бомбардировщиков и четыре Р-38. В то же время боевые потери болгарской авиации за этот период составили восемь самолетов — четыре из них были сбиты и четыре совершили вынужденные посадки. При этом 11 июня один из болгарских пилотов, выпрыгнувший на парашюте из подбитого самолета, был расстрелян американцами в воздухе.

В течение 1943 — 44 гг. авиация союзников совершила над Болгарией около 23 тыс. боевых вылетов. Ударам с воздуха подверглись 186 болгарских населенных пунктов, на которые было сброшено 45 тыс. фугасных и зажигательных бомб. В результате бомбежек были уничтожены 12 тыс. зданий, погибли 4208 и были ранены 4744 человека. Болгарской противовоздушной обороной, и прежде всего пилотами 6-го истребительного авиаполка, были сбиты 65 самолетов союзников и еще 71 получил повреждения. В ходе боевых вылетов над Болгарией союзники потеряли 585 пилотов и членов экипажей — 329 человек попали в плен¹, 187 погибли и 69 умерли от ранений в госпиталях. При этом собственные потери болгарской авиации составили 24 истребителя, еще 18 самолетов совершили вынужденные посадки, погибли 19 пилотов.

5 сентября 1944 г. Советский Союз объявил войну Болгарии, и 8 сентября советские войска вступили на ее территорию. Болгарская армия получила приказ не оказывать сопротивления, и советские войска быстро заняли северо-восточную часть страны и два главных порта — Варну и Бургас.

В ночь с 8 на 9 сентября в Софии произошел военный переворот. Части столичного гарнизона, возглавляемые офицерами, которые действовали по приказу созданного Отечественного фронта, заняли все ключевые объекты города и арестовали прежнее правительство. В результате 9 сентября в Болгарии было создано правительство Отечественного фронта во главе с Кимоном Георгиевым, а 16 сентября в Софию вошли советские войска.

¹ Для их содержания был организован специальный лагерь в районе г. Шумен, в 92 км западнее Варны.

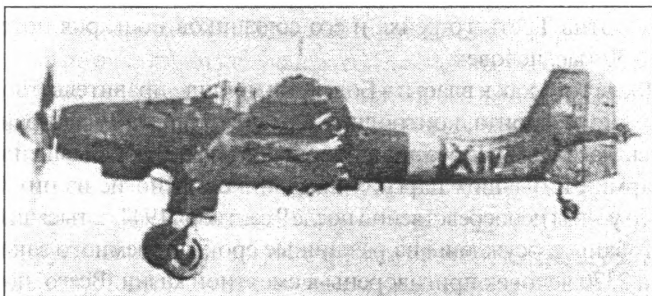
Уже 10 сентября 1944 г. правительство Отечественного фронта объявило войну Третьему рейху и его союзникам. 1-я, 2-я и 4-я болгарские армии, насчитывавшие в своем составе около 500 тыс. человек, начали в Сербии наступление в направлении г. Ниш, а в Македонии — на г. Скопье. Командование союзников поставило перед ними задачу — блокировать пути отступления немецким войскам, находившимся в Греции.

Действия наземных частей активно поддерживали Ju-87D-5 из 1-й группы 2-го бомбардировочного полка и Do-17 из 1-й группы 5-го бомбардировочного полка. Чтобы обеспечить им необходимую свободу действий, три Vf-109G-6 во главе с поручиком Борисом Дамевым нанесли штурмовой удар по аэродрому Ниш, уничтожив на земле сразу шесть немецких «Мессершмиттов».

Состав боевых частей болгарской авиации на 28.09.1944 г.

Полк, группа, эскадрилья		Тип самолета	Всего	Из них пригодных
2-й штурмовой полк	1-я группа	Ju-87D-5	29	21
	2-я группа	Avia B-534	4	1
5-й бомбардировочный полк	1-я группа	Do-17	11	7
	2-я группа	Avia B-71	20	11
6-й истребительный полк	1-я группа	D.520	17	12
	2-я группа	Vf-109G-6	13	6
	3-я группа	Vf-109G-6	23	11
Разведывательный полк	3-я группа	FW-189	14	12
	4-я группа	Letov Š-328	9	9
		KB-11	9	9
		Do-17	5	1
Транспортная эскадрилья		Ju-52/3m	4	4
Штабная эскадрилья		Fi-156	2	1
Итого самолетов			160	105

В течение месяца болгарские войска смогли занять Македонию и юго-восточные районы Сербии. В результате части вермахта, отрезанные в Греции, сдались англичанам. Всего в ходе боев в Сербии, Македонии и Греции самолеты болгарской авиации до 12 декабря 1944 г. совершили 3744 боевых вылета, в ходе которых было уничтожено 694 единицы бронетехники и автомобилей, 25 артиллерийских



**Ju-87D-5 из 2-го штурмового авиаполка,
лето — осень 1944 г.**



**Подготовка Ju-87D-5 к вылету,
осень 1944 г.**

батарей, 23 паровоза и 496 железнодорожных вагонов. В воздушных боях и на земле болгарские пилоты уничтожили 25 самолетов Люфтваффе. В то же время болгарская авиация потеряла 15 самолетов, 18 пилотов и членов экипажей.

Затем 130-тысячная 1-я болгарская армия была переброшена в Венгрию и с 6 по 19 марта 1945 г. вместе с советскими войсками участвовала в ожесточенных боях в районе озера Балатон, где немецкие танковые дивизии предприняли попытку контрнаступления.

В апреле 1945 г. части 1-й болгарской армии вошли на территорию Австрии и в районе г. Клагенфурт (Klagenfurt) встретились с подразделениями 8-й английской армии. Всего в 1944 — 45 гг. в боях против Третьего рейха и его союзников Болгария потеряла около 30 тыс. человек.

После того как к власти в Болгарии пришло правительство Отечественного фронта, контролируемое коммунистами, в стране начались массовые репрессии в отношении офицеров бывшей царской армии и бывших царских чиновников. Многие из них были просто убиты непосредственно после 9 сентября 1944 г., тысячи были арестованы и осуждены на различные сроки тюремного заключения, а 2370 человек приговорены к смертной казни. Всего, по приблизительным оценкам, жертвами политических репрессий в Болгарии стали около пятидесяти тысяч человек.

Каток репрессий прошел и по болгарской авиации. Сразу же после прихода коммунистов были убиты: полковник Тодор Рогев, командир 2-го штурмового авиаполка Христо Илиев, командир недавно сформированной 4-й авиагруппы 6-го истребительного полка капитан Марин Петров, капитан Н. Виденов, поручик Васил Шишков и подпоручик Шелев. В октябре 1944 г. был арестован командир 6-го истребительного полка полковник Васил Валков¹. 13 марта 1945 г. он был приговорен к смертной казни и в тот же день казнен. До настоящего времени остается неясной судьба командующего болгарской авиацией генерал-майора Димитара Айранова. Он был приговорен к пожизненному заключению, которое позднее было заменено пятью годами тюрьмы. Тем не менее Айранов на свободу так и не вышел — он просто бесследно исчез.

¹ В 1934 — 37 гг. он руководил авиазаводом ДАР, затем в 1938 г. майор Валков стал командиром 1-й армейской авиагруппы, а 09.03.1942 г. он был назначен командиром 6-го истребительного авиаполка.

Болгарские асы Второй мировой войны

Говоря о болгарских асах периода Второй мировой войны, надо учитывать следующее обстоятельство. Командующий болгарской авиацией генерал-майор Димитар Айранов секретным приказом №19 от 18.03.1944 г. для учета личных результатов пилотов ввел систему начисления очков:

— три очка пилот получал за сбитый четырехмоторный бомбардировщик, который летел в боевом порядке своего соединения;

— два очка начислялись за поврежденный четырехмоторный бомбардировщик, который в результате этого покинул боевой порядок соединения, или за сбитый двухмоторный бомбардировщик;

— одно очко пилот получал: за сбитый четырехмоторный бомбардировщик, который до этого уже был поврежден, за поврежденный двухмоторный бомбардировщик или же за сбитый истребитель.

С одной стороны, такая система нацеливала пилотов на уничтожение прежде всего четырехмоторных бомбардировщиков, но в то же время она привела к тому, что личный результат пилота, фиксируемый на ее основе, не отражал истинного числа сбитых им самолетов. Поэтому в приведенном ниже списке пилоты расположены не в соответствии с начисленными им очками, а по количеству самолетов, сбитых ими до 9 сентября 1944 г.

Фамилия, имя пилота	Звание	Победы
Стоянов Стоян Илиев	поручик	5
Лично сбил В-24D, В-17 и два Р-38 и еще один В-24 в группе. Кроме того, еще три «Либейтора» повредил.		
Бочев Петар Ангелов	подпоручик	4
Сбил четыре В-17 и В-24 и еще один повредил.		
Бонев Иван Ненов	подпоручик	3
01.08.1943 г. он сбил один и повредил еще один В-24D. 18.05.1944 г. Бонев в паре с фельдфебелем Дако Даковым сбил В-24, который упал на территории Югославии в районе г. Приштина. 11.06.1944 г. на его счету был Р-38, который упал и сгорел в районе г. Среднегорие, в 65 км восточнее Софии, однако в том же бою был сбит и его Вf-109G-6, и Бонев погиб.		



**Командир 2-й авиагруппы
6-го истребительного полка
поручик Неделчо Бончев**



**Командир 1-й авиагруппы
6-го истребительного полка
поручик Богдан Илиев**

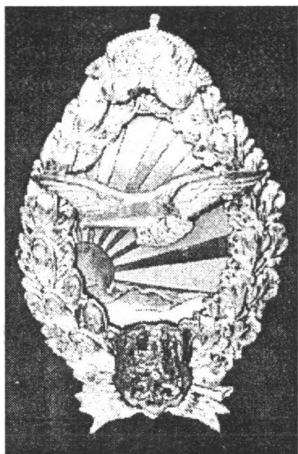


**Поручик
Димитар Списаревский**

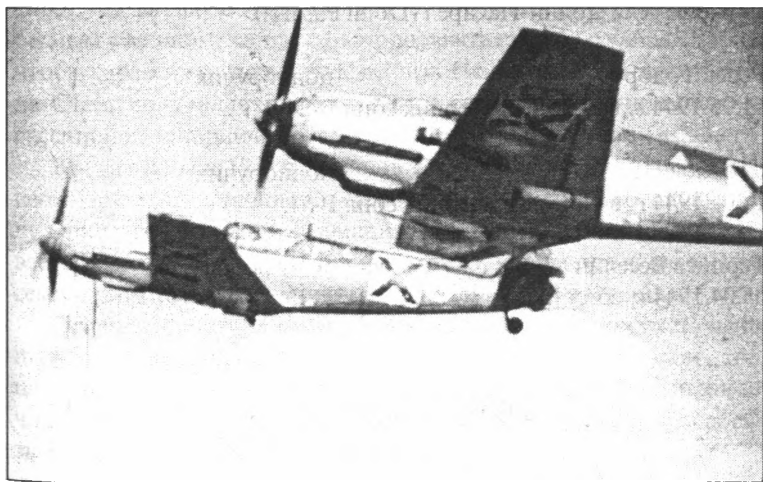


**Командир
6-го истребительного авнаполка
полковник Васил Валков**

Атанасов Виктор 30.03.1944 г. сбил В-17.	подпоручик	1
Атанасов Георги 20.12.1943 г. южнее Софии сбил Р-38, который упал в районе между г. Радомир и г. Дупнице.	подофицер	1
Балгаранов Эмил 10.01.1944 г. сбил В-17.	подпоручик	1
Батчваров Димитар 10.01.1944 г. сбил В-17, который упал на территории Македонии в районе г. Битола (Bitolia).	подпоручик	1
Гочев Георги 10.01.1944 г. сбил В-17.	подпоручик	1
Григоров Михаил Георгиев 14.11.1943 г. сбил Р-38, а 24.11.1943 г. повредил один В-24.	подпоручик	1
Димитров Земен 10.01.1944 г. сбил В-17, который упал на южном склоне горы Витоша.	поручик	1
Загорский Цвятко Марков 24.06.1944 г. сбил один четырехмоторный бомбардировщик. В том же вылете его Вф-109G-6 в районе г. Ихтиман был сбит Р-38, и Загорский погиб.	фельдфебель	1
Иванов Иван 10.01.1944 г. сбил В-17.	подпоручик	1
Илиев Богдан 30.03.1944 г., летая на D.520, в районе г. Плачковци сбил Р-38.	поручик	1
Йорданов Николай 20.12.1943 г. сбил Р-38.	поручик	1



**Нагрудные знаки офицеров болгарской авиации,
использовавшиеся в 1937 — 46 гг.,
слева — знак пилота,
справа — знак летчика-наблюдателя**



Истребители V-109E из 6-го истребительного полка

Концов Стефан	подпоручик	1
Сбил один четырехмоторный бомбардировщик.		
Крастев Христо	подпоручик	1
01.08.1943 г. сбил В-24D. В ходе последующих вылетов он повредил еще два бомбардировщика. 24.06.1944 г. его Вf-109G-6 был сбит Р-38 и совершил вынужденную посадку около г. Ихтиман, при этом сам Крастев получил тяжелое ранение.		
Кюмюрджиев Георги	подпоручик	1
20.12.1943 г. сбил Р-38, в том же бою его Вf-109G-2 был сбит и Кюмюрджиев погиб.		
Маринопольский Стефан	подпоручик	1
20.12.1943 г. сбил В-24D.		
Начев Никола	подпоручик	1
20.12.1943 г. сбил Р-38, который упал в южной части горного массива Витоша.		
Павлов Виктор	поручик	1
20.12.1943 г. сбил Р-38, который упал на территории Македонии западнее села Долни-Пасарел (Dolni Pasarel).		
Розев Тодор	подпоручик	1
11.06.1944 г. в районе г. Перник сбил В-24D.		
Стоянов Неделчо	подпоручик	1
17.04.1944 г. в районе г. Перник сбил Р-51.		
Терциев Веселин	кандидат подофицер	1
05.04.1944 г. сбил В-24.		

Стоян Стоянов



Стоян Илиев Стоянов родился 12 марта 1913 г. в селе Галата¹ на одноименном мысе, в нескольких километрах южнее Варны. За пять месяцев до этого его отец, служивший в 8-м морском полку, погиб в бою с турецкими войсками в районе Адрианополя.

Как сын погибшего на войне Стоян был принят в школу для сирот, находившуюся в центре Варны. Он был прилежным, но очень бедным учеником и должен был продавать газеты на улицах Варны, чтобы заработать карманные деньги. После окончания этой школы Стоян получил право продолжить свое образование в государственной семинарии в Софии, в которую он и поступил в 1930 г.

Когда в начале 1934 г. Стоянов уже заканчивал семинарию, ему неожиданно представился шанс поступить в высшую военную школу офицеров резерва, находившуюся в Софии. Он блестяще сдал все экзамены и в результате вместо того, чтобы после окончания семинарии стать священником, стал офицером кавалерии.

Стоянов с детства мечтал об авиации и потому уже спустя менее полугода поступил в военную академию в Софии, в которой с конца 1934 г. велась подготовка военных летчиков. В 1938 г. он закончил высшую школу летчиков-истребителей и ему было присвоено звание подпоручика.

¹ Ныне это село стало уже частью Варны.

Как пилот, Стоянов показывал отличные результаты, и потому 12 июля 1938 г. он в числе семи пилотов был направлен в Германию для подготовки в качестве инструктора. Сначала в авиашколе в г. Кауфбейрне, в 77 км юго-западнее Мюнхена, болгарские летчики прошли курс пилотажа, при этом Стоянов смог завершить его на 15 дней раньше других. Затем в сентябре 1938 г. они прибыли в истребительную авиашколу «Вернойхен», в 25 км северо-восточнее Берлина. Там Стоянов вместе с другими болгарскими летчиками прошел один за другим сразу три курса — истребителей, инструкторов и командиров истребительных частей. При этом их подготовка велась по тем же самым правилам, что и обучение летчиков-истребителей и инструкторов для Люфтваффе.

8 июля 1939 г. болгарские пилоты покинули Вернойхен и спустя три дня вернулись в Болгарию. Вскоре все они были назначены в истребительную авиашколу на аэродроме Марнополе, в 118 км восточнее Софии. Как инструктор подпоручик Стоянов затем помог двадцати молодым пилотам освоить немецкие истребители Вф-109. В том же 1939 г. Стоянов встретил 18-летнюю девушку по имени Мина, чья семья жила в г. Карлово, в нескольких километрах от аэродрома, и 11 августа 1940 г. женился на ней.

В 1941 г. Стоянов служил в эскадрилье, базировавшейся на аэродроме Асен, расположенном около г. Казанлык, а затем был направлен на аэродром Сарафово, в 10 км северо-восточнее Бургаса. В начале 1942 г. он был переведен в Варну, где затем 6 марта у него родилась старшая дочь Эмилия.

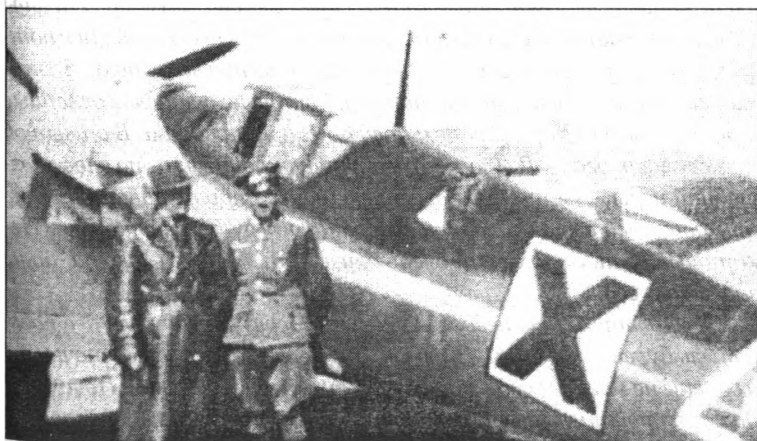
В первой половине 1943 г. поручик Стоянов в качестве командира эскадрильи Вф-109 служил на аэродроме Балчик, в 31 км северо-восточнее Варны. Летом того же года он был назначен командиром 3-й авиагруппы 6-го истребительного полка, которая базировалась тогда на аэродроме Карлово.

Свою первую воздушную победу поручик Стоянов одержал 1 августа 1943 г., сбив В-24D, возвращавшийся после налета на нефтепромыслы Плоешти. Затем в своей книге «Мы защищали тебя — София» он так описывал это:

«Где-то над городом Фердинанда (ныне г. Монтана) я обнаружил соединение тяжелых бомбардировщиков, похожих на жирных гусей, которые неуклюже летели на юго-запад, т.е. в направлении откуда появились. Они возвращались обратно, выполнив свою задачу.



**Подпоручик Стоянов,
г. Кауфбейрен, Германия, весна 1939 г.**



**Командир 3-й группы 6-го истребительного полка
поручик Стоян Стоянов (справа) около своего Vf-109E-7,
лето 1943 г.**

«Удача! — подумал я. — Однако, что, если они еще не сбросили все бомбы? И что, если они, не встретив сопротивления, решат повернуть на юг — к Софии? Кто тогда простит мне, что теперь я теряю драгоценные минуты?»

Мое решение было твердым — я атакую...

Я увеличил скорость и начал догонять соединение бомбардировщиков. Толстые облака впереди помогали противнику укрыться от атак сверху. Солнце было уже низко, и я на малой высоте стремительно направился в его сторону, чтобы не дать противнику обнаружить себя. Пролетев, таким образом, приблизительно десять километров, я развернулся назад и начал приближаться к бомбардировщикам со стороны солнца. Они спокойно плыли в воздухе, не ожидая атаки, которая была против установленных тактических правил.

Я не очень религиозен, хоть и закончил семинарию, но тем не менее на всякий случай перекрестился. Через секунду я достиг точки, в которой должен был определить цель. Я выбрал самолет, летевший в центре во главе группы. Если я смогу вывести из строя лидера, то это, вероятно, уменьшит желание остальных нанести удар по столице.

Истекают последние секунды... Носовая часть лидера заполняет прицел — светящийся круг перед моими глазами. Пальцы ложатся на кнопки спуска оружия, и мои ладони становятся потными. Я задерживаю дыхание и от напряжения весь горю. Нажимаю на спуск пушек и вижу снаряды, которые, оставляя огненные трассы, тонут в стеклянном носу бомбардировщика. В ответ он тоже ведет огонь. В этот момент происходит что-то вроде волшебной игры — я швыряю огненные шары в противника, они достигают носа его самолета и возвращаются обратно ко мне. Некоторые из них проходят очень близко от моего самолета, но не задевают его.

Это длится лишь несколько секунд. Через секунду или две победитель будет определен. Напряжение достигает высшей точки, но я все еще не могу увидеть никаких видимых повреждений. Почему? Я должен пройти очень близко над или под тягелым бомбардировщиком, надвигающимся на меня словно ужасный монстр. Если я промедлю даже на секунду, то врежусь в него. Я решаю пройти приблизительно в пяти метрах над ним, чтобы ни он, ни другие бомбардировщики не могли вести по мне огонь.

В этот момент я, наконец, вижу результат. Лидер, которого я повредил, резко опускает нос, и моя последняя очередь проходит по всей его длине от носа до хвоста. Гигант упал вниз буквально перед носом моего самолета и скрылся из виду.

Я немедленно воспользовался промезитком, который он освободил среди бомбардировщиков, и, сделав переворот через крыло, быстро скользнул вниз и в сторону. Огненные «приветствия» с остальных бомбардировщиков сопровождали меня. Я ждал, что в любой момент меня могут подбить, и был готов выпрыгнуть на парашюте, если это случится и мой самолет потеряет управление. Таким образом я летел вниз в течение нескольких секунд. Затем я повернул к облакам и только тогда, когда их пушистые руки охватили меня, я смог спокойно вздохнуть и почувствовать себя достаточно сильным для новой атаки.

Когда я вышел из облаков, то увидел, что соединение вражеских бомбардировщиков, продолжавшее лететь на юго-запад, стало меньше на один самолет...».

Сбитый Стояновым В-24D 42-40364 «Prince Charming» из 98BG упал в районе г. Трын, недалеко от границы с Сербией, и весь его экипаж погиб. В ходе последующей атаки ему удалось повредить еще один бомбардировщик, который, оставляя за собой дымный шлейф, был вынужден выйти из боевого порядка группы.

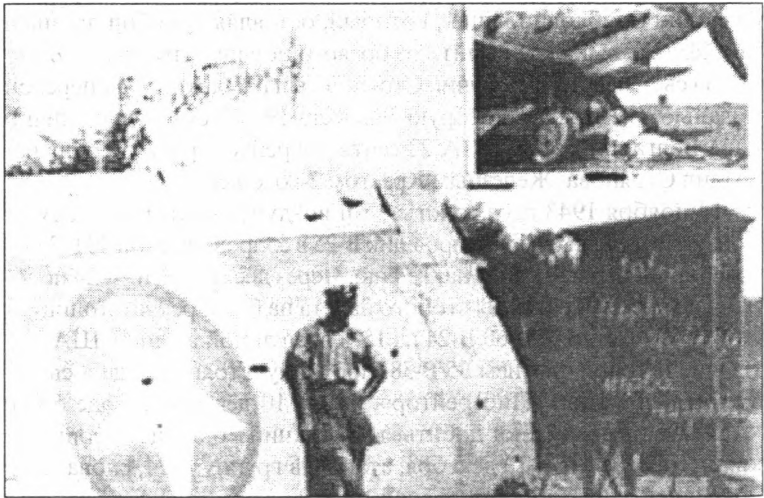
За свои действия поручик Стоянов был награжден офицерской медалью «За отвагу», которую 7 августа 1943 г. ему вручил лично царь Болгарии Борис III. А 22 сентября рейхсмаршал Геринг наградил Стоянова Железным Крестом 2-го класса.

14 ноября 1943 г. самолеты 12-й воздушной армии США — 91 двухмоторный бомбардировщик В-25 в сопровождении 40 Р-38 — совершили первый налет на Софию. Через десять дней — 24 ноября — во время отражения второго налета на болгарскую столицу, в котором участвовали 60 В-24 из 15-й воздушной армии США, летевшие под прикрытием 35 Р-38, поручику Стоянову удалось повредить еще один «Либерейтор». Затем 10 декабря в ходе боя с «Лайтнингами» он смог добиться попаданий в один из американских истребителей, а 20 декабря, атаковав группу В-24, снова смог повредить один бомбардировщик.

Около полудня 10 января 1944 г. над Софией под мощным истребительным прикрытием появились 180 В-17. Болгарские пилоты атаковали противника над горным массивом Витоша. Стоянов на



**Стоян Стоянов со своей женой Миной
после награждения офицерской медалью «За отвагу»
7 августа 1943 г.**



**Поручик Стоянов около обломков сбитого B-24D,
1 августа 1943 г.,
на снимке в правом верхнем углу — Стоянов около своего Bf-109G**

высоте 100 — 150 метров дважды атаковал один из Р-38, но тот каждый раз уходил из-под огня. Наконец, ему удалось добиться попаданий, и, задымив, «Лайтнинг» через несколько мгновений врезался в землю.

23 июня болгарские Вf-109G-6 перехватили над Македонией В-17 и В-24 из 15-й воздушной армии США, возвращавшиеся в Италию после налета на нефтеперерабатывающие заводы в Пloeшти и порт Джурджу на Дунае, в 60 км южнее Бухареста. Стоянову удалось сбить один «Либерейтор», который взорвался в воздухе западнее Скопье.

24 июня поручик Стоянов вместе с подпоручиком Михаилом Уцуновым и подофицером Кирилом Стояновым сбил В-17, чьи обломки были найдены в районе Самокова, в 42 км южнее Софии.

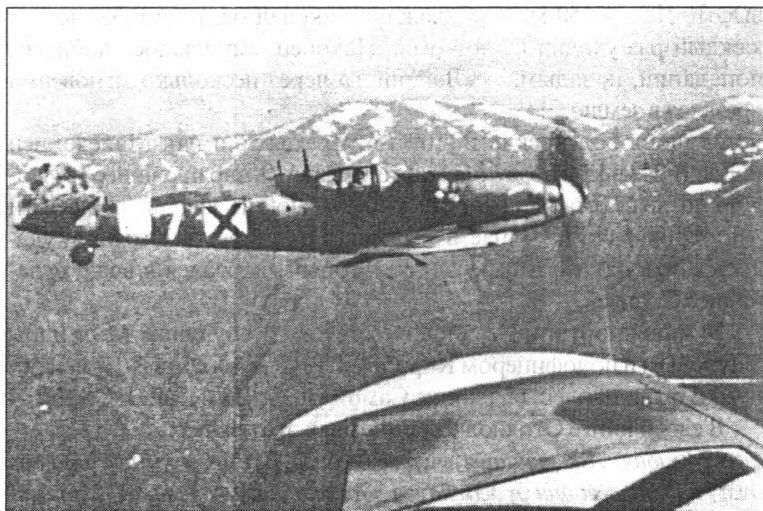
В своей книге Стоянов так описывал этот вылет:

«24 июня. Американцы вчера бомбили Бухарест, так что мы думали, что сегодня будет пауза. Однако, когда едва над Ихтиманом взошло солнце, к нам пришла информация об опасности налета. Мы собрались вокруг карты на командном пункте, следя за тем, как специальный человек, наносит на нее линии, показывающие курс вражеских соединений. Мы пробуем предугадать их цель, на которую сегодня будет сброшен смертоносный груз. Ясно, это не Афины, Вена или Будапешт. Наиболее вероятно, что это будут какие-то из наших городов или город Ниш, или, возможно, снова Бухарест и Пloeшти.

В 07.00 в Софии завывли сирены воздушной тревоги. Впервые жители Софии так рано должны были идти в укрытия. Мы сидим в своих кабинах, ожидая сигнала на взлет. Из громкоговорителей получаем информацию относительно численности приближающихся соединений. Сегодня количество вражеских самолетов рекордное — более 600! А я буду взлетать только с 14 истребителями. Это все, что мы имеем в боеготовом состоянии. Другая группа, временно расположенная на аэродроме Карлово, присоединится к нам, чтобы помочь, но она имеет еще меньше самолетов, чем мы имеем здесь в Софии.

В 08.00 мы взлетаем и берем курс в направлении Свoge¹, чтобы набрать высоту. На высоте приблизительно 2000 метров команд-

¹ Город Свoge расположен в 28 км севернее Софии.



**Вf-109G-6 из 6-го истребительного полка,
весна 1944 г.**



**Командир 3-й авиагруппы 6-го истребительного полка
поручик Стоянов перед вылетом на Вf-109G-2,
весна — лето 1944 г.**

ный пункт предупреждает нас, чтобы мы были внимательными, поскольку группа немецких истребителей также в воздухе. Это значит, что мы можем получить помощь со стороны наших союзников. Скоро замечаем их и делаем левый разворот, чтобы присоединиться к ним. Их командир берет на себя общее командование над всеми нами. Набирая высоту, мы летим вперед и пересекаем цепь Балканских гор.

Мы находились северо-западнее города Враца, когда получили сообщение, что противник уже над нашей территорией и летит в направлении городов Дупница и Самоков. Однако немецкий руководитель нашего формирования не отреагировал на эту информацию и продолжал лететь на север. Очевидно, он не заботился о защите нашей страны, а собирался не допустить бомбежки румынских нефтеперерабатывающих заводов. В этот момент я решил сделать несколько иное. Я оставил группу немецких истребителей, левее на север, и повернул самолет в обратном направлении на юг, где находилась наша столица София, закончив, таким образом, наши совместные действия с немцами.

Когда мы достигли горных вершин в районе города Ихтиман, наша высота была уже 7000 метров. Вдали, где-то в районе Чалкория (в настоящее время Боровец)¹, расположенного на окраине гор Рила, мы увидели длинный поток вражеских бомбардировщиков, «текущий» на северо-восток. Мы продолжали набирать высоту, держась немного в стороне от потока, летевшего ниже нас. Одна за другой группы проходили под нами, словно на параде, а мы охраняли их как «почетных гостей». Мы насчитали девять групп, в каждой из которых было по 20 — 30 бомбардировщиков и которые охранялись множеством истребителей — «Лайтнингам» и «Мустангам». Одна группа истребителей находилась очень близко к бомбардировщикам, в то время как другие самолеты, в одиночку или парами, летели выше «Крепостей», постоянно меняя направление и тщательно охраняя их от возможной атаки сверху. Некоторые другие группы из 40 — 60 истребителей выглядели словно рои пчел, все самолеты летели на различных высотах, но все вместе они были готовы противостоять любому атакующему, который мог появиться с любого возможного направления и на любой высоте.

¹ Поселок Боровец находится в 8 км южнее г. Самокова.

Последние группы — под нами. Мы следим за ними и позволяем пройти, задаваясь вопросом, какую часть этого потока атаковать. Мы теперь приблизительно на 1500 метров выше их, но они уже заметили нас и теперь внимательно следят за нашими действиями. Одна группа истребителей медленно приближается, но, вероятно, решив, что мы и дальше будем продолжать лишь мирно наблюдать, возвращается обратно к бомбардировщикам.

Мы продолжаем лететь параллельным курсом позади потока, выдерживая приличную дистанцию. В один из последующих моментов, когда основная группа истребителей противника оказалась далеко впереди потока, мы начали атаку, что стало большой неожиданностью для бомбардировщиков, летевших позади. Внезапный гром множества пушек, смешавшийся с ревом двигателей, огласил безмолвные горные вершины, расположенные вокруг городов Панагюриште и Копривштица¹. Два из четырехмоторных бомбардировщиков, атакованных нами, были серьезно повреждены и не смогли вернуться на свои базы. Мы быстро покинули этот район, чтобы избежать встречи с истребителями.

Мы на несколько минут расслабились, когда один из наших пилотов получил сообщение по радио о том, что одиночный бомбардировщик летит тем же курсом, что и основной поток, но в нескольких милях позади него. Скоро я сам увидел этот самолет. Я задавался вопросом — почему он летит далеко позади своего соединения один и без малейшего истребительного прикрытия. Если у него проблема с двигателями, то он должен был повернуть к своему аэродрому. Он же вместо этого летит дальше в глубь территории противника. Может быть, думал я, это какая-то игра, чтобы привлечь наше внимание? Мы слышали о таких акциях, проводимых нашим противником, когда одиночные самолеты, оснащенные четырьмя пушками и 32 пулеметами, специально использовались для привлечения истребителей противника, чтобы затем сбить их внезапным массированным огнем из всех пушек и пулеметов. Вероятно, это мог быть один из таких самолетов или что-то в этом роде.

Однако это была привлекательная цель и вызов для нас. Так что я решил атаковать. Очевидно, наше намерение было замечено экипа-

¹ Имеется в виду горный массив Сыштинска Средна Гора, в 70 км восточнее Софии.

эшем бомбардировщика, так как он сделал быстрый разворот вправо и лег на обратный курс. Мы последовали за ним на максимальной скорости, которую могли развить наши самолеты. Я отдал приказ, что сначала его атакует мое звено. Мы летели впереди, слегка сбоку и достаточно близко от бомбардировщика. Другие шесть наших самолетов находились справа позади и выше нас, а остальные четыре во главе с поручиком Боневым, оставаясь позади слева, должны были прикрыть нас сзади.

Постепенно мы сблизились с бомбардировщиком, уверенные в своей победе, поскольку нас было четырнадцать против одного. Вскоре, когда мы были уже над городом Ихтиман, я вышел на позицию для атаки. Мой самолет находился позади справа от бомбардировщика и на 500 метров выше. Готовясь к атаке, я решил использовать опыт, который уже приобрел в боях с четырехмоторными бомбардировщиками. То есть сначала я атакую в одиночку, а затем один за другим и остальные три самолета моего звена. Они готовы последовать за мной и повторить мою атаку.

Я передал: «Внимание, я атакую. Следующий должен начать, как только я закончу». Я приблизился к «Крепости» с правой стороны. Ее боковой стрелок начал стрелять в меня еще задолго до того, как мой самолет приблизился к нему. Я незаметно скользил влево вниз, одновременно следя за трассами выстрелов и маневрируя, чтобы избежать попаданий. Время от времени давал короткие очереди, чтобы испугать бокового стрелка (как каждый нормальный человек, он должен был бояться, когда в него стреляют) и заставить его укрыться за бронезащитой своей огневой точки. Чем больше я скользил влево, тем все ближе приближался к хвосту бомбардировщика. Теперь я мог видеть бортстрелка, который находился в хвостовой части и который до сих пор не мог меня видеть и потому не мог вести по мне огонь. Внезапно оказавшись перед ним, я начал вести непрерывную стрельбу, продолжая при этом скользить влево. Я целился прямо в бортстрелка, который теперь был передо мной. Секунду спустя я увидел, как он вывалился из самолета и исчез из вида. Возможно, он открыл парашют, но я не мог в тот момент видеть, что происходит ниже и позади меня.

Теперь все мое внимание было приковано к следующей и последней цели — двум двигателям на левом крыле бомбардировщика, так что я немедленно открыл огонь по ним из своих пушек. В следующее мгновение я увидел яркие трассеры, указывающие, что мои снаряды ле-

тят точно в цель. Меньше чем через секунду за одним из двигателей потянулась тонкая струйка дыма. «Достаточно. Пора отворачивать». Теперь очередь подпоручика Уцунова, который уже начинает атаку. Блестящий охотник на земле, он так же был и великолепным стрелком в воздухе. «Продолжай мою работу». Я летел ниже вражеского самолета и справа от него, чтобы лучше видеть атаку и ее результаты.

Вскоре после того, как дым позади двигателей бомбардировщика стал больше, шесть — семь человек выпрыгнули наружу, воспользовавшись парашютами. Я передал дальнейшие инструкции следующему пилоту, начавшему атаку. Это был подофицер Кирил Стоянов. Он стрелял хорошо — бомбардировщик охватило пламя, и в его фюзеляже раздался взрыв. Какие-то фрагменты разлетелись вокруг в воздухе, и бомбардировщик рухнул вниз. Кто-то вышел на нашу радиочастоту и громко поздравил нас с победой: «Хорошо сделано, ребята!»

К сожалению, наша радость продолжалась лишь минуту, потому что внезапно над нами нависла большая опасность. Обычно перед началом лобовой атаки я тщательно осматриваю небо вокруг, особенно позади и над моим самолетом. Я делал это и сегодня, но, вероятно, недостаточно хорошо. Пока я наблюдал за результатами атак моих товарищей, я забыл следить за тем, что происходит вокруг, чтобы предупредить любую возможную опасность. Четыре самолета, которые прикрывали нас, как и шесть самолетов, летевших между нашими двумя звеньями, так же забыли о своих обязанностях вести наблюдение вокруг, чтобы предотвратить внезапную атаку противника.

После того как мы полностью потеряли бдительность после нашей победы, нас через несколько мгновений совершенно неожиданно и стремительно атаковали сорок или больше «Лайтнинггов». В моменты, подобные этому, нет времени даже на то, чтобы испугаться. Я лишь успел услышать по радио слабый голос ведущего прикрывавшего нас звена: «Лайтнинги» выше нас...». Я быстро посмотрел вверх и увидел, что небо надо мной закрыто истребителями противника.

В жизни каждого летчика возникают критические моменты, когда ему угрожает очень большая опасность. Сегодня для всех нас в этом бою настал такой момент. Каждый из нас сражался приблизительно с тремя или четырьмя истребителями против-

ника. Уже в первые секунды боя я заметил один из наших самолетов, круто падающий вниз. Я решил сблизиться с ним, чтобы увидеть его идентификационный номер. Однако в тот же момент с испугом обнаружил, что у него на хвосте три «Лайтинга». Я дал несколько выстрелов из своих пушек, целясь в промежуток между нашим самолетом и носом первого из преследовавших его «Лайтингов». В результате он был «сброшен» с хвоста нашего самолета.

Однако мой самолет сам стал хорошей целью для следующих «Лайтингов», поскольку пересекал их курс. Они, конечно, немедленно поняли это и, развернувшись, открыли огонь. Смерть была рядом, и я должен был убежать от нее. Я посмотрел вверх и, увидев там дюжину истребителей, сделал вывод, что когда я смогу достичь той же высоты, то моя скорость будет слишком низкой, что сделает меня простой мишенью для них. Так что только не вверх! Вперед или в любую из сторон — тоже плохой выбор. Единственным путем к спасению, хотя и технически трудновыполнимым, был полет вниз. Пока я размышлял, над моей головой и около нее прошли яркие трассеры. Мое тело инстинктивно сжалось в кабине.

Я подал ручку управления вперед и вертикально полетел вниз. Столь внезапное действие вызвало очень большую перегрузку, которую человеку было трудно перенести. Несмотря на мою хорошую тренировку, из-за резкого изменения направления полета мой живот переместился вверх и сдавил диафрагму, сердце начало сильно биться, а кровь прилила к голове. Из-за этого я на мгновение стал практически слепым. Однако мой мозг работал, и я продолжал давить на ручку управления, перемещая ее дальше вперед, как если бы хотел сделать полную петлю. Одновременно медленно поворачивал самолет вокруг продольной оси, чтобы перейти в горизонтальный полет уже в обратном направлении.

Я падал не менее 5000 метров и был уже очень близко от земли, когда выровнял самолет. Моя скорость возросла до 700 км/ч, и, снижая ее, я прошел совсем близко над вершинами гор Плана. Несколько раз делал виражи влево или вправо, чтобы иметь возможность увидеть любого возможного преследователя у себя на хвосте. Не обнаружив никого из них, я перевел дыхание и начал снова, но уже с предельным вниманием набирать высоту. Достигнув высоты при-

близительно в 4000 метров, я по радио отдал приказ всем своим истребителям собраться вместе.

Тем временем бомбардировщик, сбитый нами, упал рядом с мостом через реку Искыр в центре Самокова, и дым, появившийся над руслом реки, указывал, где лежат его остатки. Часть американских летчиков спаслась на парашютах. Самолет подпоручика Христо Крастева, сбитый практически сразу после того, как вражеские истребители появились над нами, совершил аварийную посадку в долине Ихтимана. Во время приземления самолет был полностью разрушен, но он [Крастев] выжил и с тяжелыми ранениями был доставлен в госпиталь. Недалеко от него также на поврежденном самолете сел подпоручик Михаил Банов.

Очень близко от смерти был и подпоручик Тодор Розев. В результате тяжелых повреждений его самолет загорелся и Розев решил выпрыгнуть на парашюте, но поврежденный фонарь кабины не открывался. Пламя было уже близко от его ног, а потерявший управление самолет стремительно падал. Через несколько секунд он мог погибнуть, врезавшись в землю. Собрав все свои силы, он попробовал открыть фонарь, но снова потерпел неудачу. Тогда Розев примирился со своей участью и приготовился к смерти, наблюдая, как земля приближается все ближе и ближе. Однако судьбе было угодно, чтобы он не погиб в тот день. Редкий шанс на спасение представился ему, когда в следующий момент взорвался один из топливных баков. Взрыв настолько деформировал фонарь, что его сорвало, и мощный поток воздуха вырвал Розева из кабины. Он сумел дернуть за кольцо парашюта и через несколько мгновений после того, как над его головой раскрылся купол, коснулся земли. Он приземлился на крестьянском поле около деревни Доля-Баня¹ недалеко от Самокова.

Повреждения получили самолеты Тоичева и Груева, но они смогли благополучно приземлиться на нашем аэродроме. Истребитель подпоручика Тоичева имел две пробоины в лопастях винта и одну большую дыру в крыле. Однако один летчик сегодня все же не вернулся обратно — тихий и всегда улыбавшийся Цвятко Загорский. Топливный бак его самолета был пробит, пламя полностью кабину и потерявший управление истребитель упал на землю».

¹ Находится в 17 км юго-восточнее г. Самокова и ныне имеет статус города.

24 июня поручик Стоянов был награжден второй офицерской медалью «За отвагу».

26 августа 1944 г. в ходе боя с Р-38 он одержал свою последнюю воздушную победу. Стоянов смог зайти одному из американских истребителей в хвост и с дистанции около 50 метров открыл огонь. В результате серии прямых попаданий «Лайтнинг» взорвался в воздухе, и его обломки упали на землю юго-восточнее села Нефела в районе г. Враца. «Мессершмитт» оказался полностью забрызган маслом взорвавшегося Р-38, и Стоянов затем вспоминал, что его единственной мыслью тогда было: *«Сколько мыла израсходуют механики, пока отмоют самолет?»*

После этого количество очков (побед) на личном счету Стоянова достигло 15-ти и он стал лучшим болгарским асом:

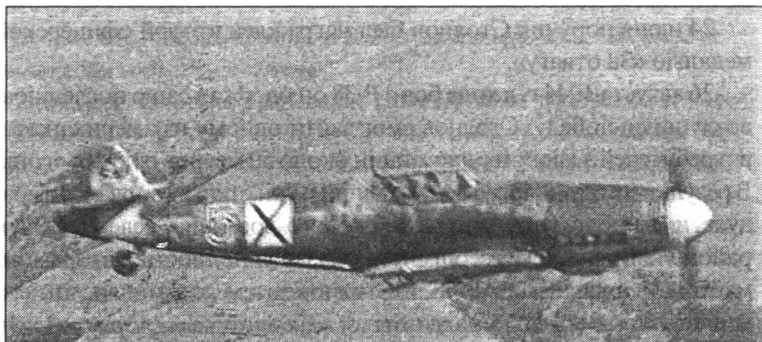
- за сбитые В-24 и В-17 он получил по 3 очка;
- за три поврежденных В-24 — по 2 очка;
- за два Р-38, сбитых лично, и один В-24, сбитый в группе, —

по 1 очку.

10 сентября 1944 г. Болгария перешла на сторону союзников и объявила войну Третьему рейху и его союзникам. 14 сентября Стоянову было присвоено звание капитана, а уже в ноябре за успешные действия против немецких войск в Македонии и Косово он был награжден третьей медалью «За отвагу» и одновременно представлен к званию майора.

Весной 1945 г. Стоянов был назначен начальником истребительной авиашколы, располагавшейся на аэродроме около г. Долна-Митрополия, в 10 км северо-западнее Плевена. В марте болгарская авиация получила 120 советских истребителей Як-9М, и Стоянов помогал молодым пилотам освоить их. В 1945 — 46 гг. майор Стоянов снова командовал 3-й авиагруппой 6-го истребительного полка, которая в тот период базировалась на аэродроме Сливен.

Будучи лучшим болгарским летчиком-истребителем Второй мировой войны, Стоянов продолжал еще некоторое время служить в авиации, хотя власти коммунистической Болгарии и не доверяли ему. Да и как, по их мнению, можно было доверять бывшему царскому офицеру, к тому же награжденному немецким Железным Крестом. В 1956 г. после венгерского восстания, которое сильно напугало коммунистическое правительство Болгарии, Стоянов был уволен из авиации без права на пенсию.



**Истребитель Bf-109G-2 из 6-го истребительного авиаполка,
лето 1944 г.**



**Советский офицер ставит боевую задачу
пилотам 6-го истребительного полка,
первый слева стоит капитан Стоян Стоянов,
сентябрь 1944 г.**

43-летнему Стоянову, отдавшему авиации 21 год, пришлось начинать жизнь заново. При этом как бывший царский офицер он не имел права занимать никаких постов в государственных учреждениях. Первое время, чтобы прокормиться, он работал строительным рабочим, а потом в течение пяти лет — осветителем и актером в массовых сценах в различных болгарских театрах.

После этого Стоянов приехал в ставший музеем монастырь около г. Рила, в 65 км южнее Софии, где ему предстояло провести тридцать последующих лет. Первые десять лет он работал в имевшейся при монастыре гостинице, а затем, благодаря знанию немецкого и французского языков, стал экскурсоводом.

Среди туристов, посещавших Рилу, нередко бывали и летчики — ветераны Второй мировой войны, которые обычно крайне удивлялись, если узнавали, что их сопровождающий лучший болгарский летчик-истребитель. За время работы экскурсоводом Стоянов познакомился со многими известными людьми. Среди них были лучший советский ас Второй мировой войны А. И. Покрьшкин, летчик-космонавт В. Н. Терешкова, известный западногерманский политик, глава земельного правительства Баварии и Христианско-демократического союза Франц Йозеф Штраусс (Franz Josef Strauss).

Некоторые из таких встреч имели для Стоянова отнюдь не лучшие последствия. Его сын вспоминал, что один австрийский журналист, посетивший Рилу в качестве туриста и имевший беседу со Стояновым, после возвращения в Австрию опубликовал в одной известной газете статью о болгарском герое времен Второй мировой войны, который теперь *«словно монах»* живет при монастыре. После этого Стоянов был вызван в местное отделение министерства государственной безопасности для дачи объяснений по поводу статьи, которая *«используется на Западе для антикоммунистической пропаганды»*.

Живя в монастыре, Стоянов написал книгу воспоминаний «Мы защищали тебя — София». Она была издана в 1972 г., однако в сильно сокращенном виде, поскольку подверглась жесточайшей цензуре коммунистических властей. Так, например, из нее были полностью удалены все упоминания о Димитаре Списаревском, который 20 декабря 1943 г. во время отражения очередного налета на Софию протаранил американский бомбардировщик, пожертвовав своей жизнью.

Только после того как в 1989 г. коммунистический режим в Болгарии пал, книга Стоянова была издана полностью. Она быстро

стала бестселлером и к настоящему времени уже трижды переиздавалась.

В 1991 г. Стоянов переехал в Софию, где все то время, пока он жил в Риле, находилась его семья — жена и двое детей.

20 января 1992 г. указом президента Болгарии за героизм, проявленный при защите страны в годы Второй мировой войны, Стоянову было присвоено звание генерал-майора авиации и назначена соответствующая пенсия.

В 1996 г. Стоянов вместе с женой Миной переехал на ее родину в г. Карлово. К этому моменту он уже тяжело болел и практически потерял память. 13 марта 1997 г., на следующий день после своего 84-го дня рождения, Стоян Стоянов скончался.

Он был похоронен на кладбище Карлово, над которым во время траурной церемонии в парадном строю прошла эскадрилья реактивных истребителей, отдавая последние почести одному из лучших пилотов болгарской авиации.

Спустя год перед домом на мысе Галата, где Стоянов родился, был установлен памятный мемориальный знак.



**Генерал-майор авиации в отставке Стоян Стоянов,
1992 г.**

Димитар Списаревский



Димитар Светозаров Списаревский родился 19 июля 1916 г. в г. Добриче. Поскольку после окончания Первой мировой войны этот район Болгарии отошел Румынии, его семья переехала в Софию, где Димитар поступил в Королевскую военную школу.

Списаревский отличался горячим характером и несколько раз подвергался суровым дисциплинарным наказаниям. Так, он даже на год был отчислен из школы и направлен в качестве рядового в пехотный полк. В конце концов, в 1938 г. он все-таки закончил школу и получил звание подпоручика.

Осенью того же года Списаревский в числе группы из 15 человек был направлен в Германию в авиашколу в г. Кауфбейрене. В марте 1939 г. после завершения курса первоначальной летной подготовки пятеро пилотов, и среди них Списаревский, продолжили обучение в истребительной школе Люфтваффе в Вернойхене. Там Списаревский был включен в состав звена подпоручика Стоянова, который к этому времени уже получил сертификат летчика-инструктора.

После того как в июле 1939 г. все пилоты вернулись в Болгарию, подпоручик Списаревский был направлен во 2-ю истребительную авиагруппу майора К. Георгиева, базировавшуюся на аэродроме Карлово, в составе которой он летал на истребителе PZL P.24. В апреле 1942 г. Списаревский был назначен инструктором в авиашколу, находившуюся на аэродроме Долна-Митрополия.

Летом 1943 г. он вместе с подпоручиком Михаилом Бановым для изучения тактики действий немецких истребителей был командирован в истребительные группы Люфтваффе, размещенные во Франции на побережье Ла-Манша. После возвращения в Болгарию поручик Списаревский составил подробный доклад о том, что увидел во время своей командировки.

Он был включен в состав 3-й авиагруппы 6-го истребительного полка и со свойственной ему горячностью рвался принять участие в отражении налетов американских бомбардировщиков на Софию. Свой первый и, как затем оказалось, последний боевой вылет поручик Списаревский совершил 20 декабря 1943 г.

В тот день в налете на Софию участвовали 50 В-24D из 15-й воздушной армии США, которых прикрывали 60 Р-38. Когда в 3-ю авиагруппу пришел приказ на взлет, то оказалось, что на Вf-109G-2 Списаревского не запускается двигатель, и эскадрилья взлетела без него. В результате ему пришлось срочно пересесть в другой истребитель, числившийся за штабом группы. При этом Списаревский сказал одному из механиков: *«Если мне суждено умереть, то я хотел бы погибнуть в своем самолете, но прежде я должен сбить, по крайней мере, одного противника».*

Запустив двигатель, Списаревский взлетел и на максимальной скорости попытался догнать свою эскадрилью. Над селом Долни-Пасарел он столкнулся с двумя В-24Н из 376BG и с ходу «в лоб» атаковал их. Один бомбардировщик сразу же был сбит, получив серию прямых попаданий. Пилот второго «Либерейтора», увидев прямо перед собой «Мессершмитт», инстинктивно потянул штурвал на себя, пытаясь уйти от столкновения. Однако Списаревский тоже взял ручку управления на себя, и через несколько мгновений его Вf-109G-2 снизу врезался в фюзеляж бомбардировщика позади плоскостей. Раздался мощный взрыв, и горящие обломки обоих самолетов упали на землю в районе села Панчерево.

Затем 23-летний второй лейтенант Джон Маклендон (John W. McLendon) из 97FS 82FG, попавший в плен к болгарам после того, как его Р-38 в тот день был сбит болгарскими «Мессершмиттами», рассказал на первом допросе:

«За несколько минут до того, как мой истребитель был сбит, я видел, как болгарский пилот на большой скорости атаковал в лоб один из наших бомбардировщиков. Он направил свой истребитель снизу вверх почти вертикально к бомбардировщику и ударил его в

заднюю часть фюзеляжа. Самолет немедленно развалился на две части, как будто сквозь него прошел нож, и передняя часть с крыльями и двигателями вертикально упала на землю, сопровождаемая разбитым истребителем. Это по-настоящему ужасная смерть даже для самого отважного летчика».

Другой свидетель — подпоручик Михаил Георгиев — утверждал, что перед тем, как Списаревский таранил бомбардировщик, пушки его «Мессершмитта» замолкли, видимо, израсходовав весь боезапас.

Посмертно Димитару Списаревскому было присвоено звание капитана.

Интересно, что посольство Японии в Софии попросило болгарское министерство обороны сообщить все обстоятельства тарана, совершенного Списаревским. Затем его действия подробно освещались в японской прессе в качестве примера для подражания.

Неделчо Бончев



Он стал вторым болгарским пилотом, протаранившим четырехмоторный бомбардировщик.

Неделчо Бончев родился 21 июня 1917 г. в Софии. После окончания Королевской военной школы в 1940 г. он сначала прошел дополнительную летную подготовку в авиашколе в г. Пьяченца на севере Италии, а потом — курс обучения в истребительной авиашколе на аэродроме Карлово.

Затем подпоручик Бончев был направлен во 2-ю авиагруппу 6-го истребительного полка. 1 августа 1943 г. он уже в должности командира эскадрильи руководил безуспешной атакой устаревших Avia B-534, пытавшихся перехватить американские «Либерейторы», возвращавшиеся после налета на Плоешти.

В сентябре эскадрилья подпоручика Бончева была перевооружена французскими истребителями D.520. Летая на «Девуатине», 24 декабря ему удалось тяжело повредить B-24, который в результате был вынужден покинуть боевой порядок своей группы.

В марте 1944 г. 2-я авиагруппа была оснащена немецкими истребителями Bf-109G-6, и 30 марта поручик Бончев сбил бомбардировщик B-17, который упал западнее г. Перник, в 25 км юго-западнее Софии.

17 апреля авиация союзников совершила десятый по счету налет на Софию. В нем участвовали 350 B-17, которых сопровождали 100

истребителей. Первыми им навстречу поднялись самолеты 2-й авиагруппы — 16 Bf-109G-6 и 7 D.520. Вскоре вдали появилась группа одномоторных истребителей, однако болгарские пилоты продолжали спокойно лететь прежним курсом. Поскольку до этого американские бомбардировщики всегда сопровождали только двухмоторные P-38, то болгарские пилоты приняли появившиеся самолеты за «Мессершмитты», тем более что и служба воздушного наблюдения также сообщила о появлении немецких истребителей.

Однако в действительности это были не немецкие истребители, а американские P-51D из 31FG, которые в тот день впервые появились над Болгарией. Лишь когда в наушниках раздался хриплый крик кого-то из болгарских пилотов: *«Ребята, это "Мустанги"!»*, стало ясно, что произошла ошибка, но было уже поздно. Попав под массированный удар американских истребителей, 2-я авиагруппа в ходе хаотичного боя потеряла сразу семь «Мессершмиттов».

Пара P-51 попыталась зайти в хвост истребителю Бончева, но он смог оторваться от них. В какой-то момент, оказавшись на высоте около 6000 метров, Бончев заметил в районе г. Перник В-17, летевшие в юго-западном направлении. Он направил свой самолет к бомбардировщику, замыкавшему боевой порядок группы, и атаковал его снизу сзади. Несколько снарядов попали в нижнюю часть фюзеляжа «Летающей Крепости». Однако когда «Мессершмитт» был уже рядом с бомбардировщиком, его пушки замолкли, израсходовав весь боезапас. Бончев попытался отвернуть в сторону, но было уже поздно, и истребитель врезался снизу в В-17.

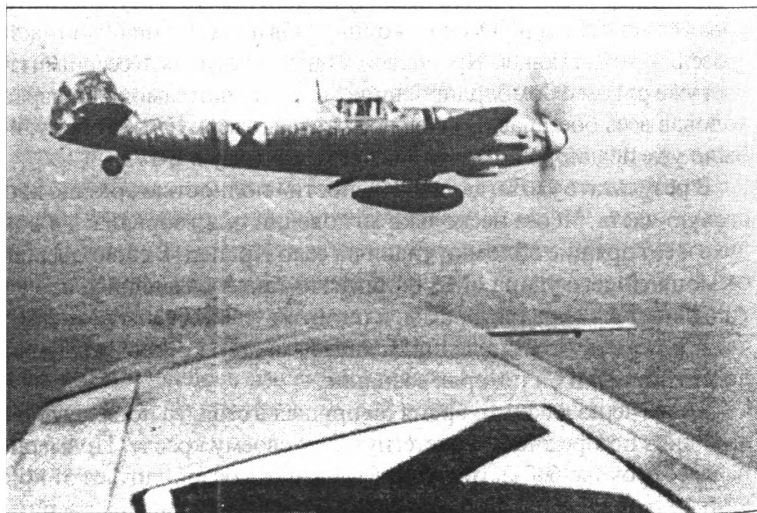
В результате у «Летающей Крепости» полностью срезало хвостовую часть. Через несколько мгновений она взорвалась в воздухе и ее горящие обломки упали на село Крапец. В свою очередь от мощнейшего удара «Мессершмитт» также развалился на части. Двигатель сорвало с рамы, и он затем упал отдельно от самолета. В момент столкновения Бончева вместе с креслом выбросило из кабины, и он потерял сознание.

Когда через какое-то время он пришел в себя, то понял, что падает вниз по-прежнему пристегнутым к своему креслу. Примерно на высоте около 600 метров Бончеву удалось освободиться от привязных ремней и открыть парашют. Приземлившись на твердую каменную поверхность, он повредил обе ноги.

За храбрость, проявленную в бою 17 апреля 1944 г., поручик Бончев был награжден орденом «За храбрость» 4-й степени.

10 сентября 1944 г. Болгария перешла на сторону союзников и объявила войну Третьему рейху и его союзникам. Болгарская авиация участвовала в боях в Сербии, Македонии и Греции. 5 октября командир 2-й авиагруппы 6-го истребительного полка поручик Бончев совершил свой последний боевой вылет. Во время атаки немецких моторизованных частей, двигавшихся по шоссе в районе г. Крива-Паланка (Kriva Palanka), в 78 км северо-восточнее Скопье, его Вф-109G-6 был сбит. Выпрыгнув на парашюте, Бончев попал в плен к немцам.

Неделчо Бончев немного не дожид до окончания Второй мировой войны — в апреле 1945 г. он был застрелен эсэсовцами, охранявшими колонну военнопленных, совершавшую марш из Австрии в Южную Германию.



**Вф-109G-6/R3 из 6-го истребительного авиаполка,
лето 1944 г.**

Хорватия

Создание хорватской авиации

В 06.00 28 октября 1940 г. итальянские войска перешли албано-греческую границу¹. Муссолини собирался укрепить свои позиции на Балканах и, надеясь быстро оккупировать Грецию, хотел тем самым поставить Гитлера перед уже свершившимся фактом. Последний же, ничего не знавший о намерениях своего союзника, узнав о вторжении итальянцев в Грецию, пришел в страшную ярость. Гитлер опасался создания на Балканах антифашистского блока, и прежде всего того, что действия Италии могут спровоцировать выступление Турции на стороне подобного блока.

Итальянцы, встретив отпор со стороны греческой армии, «топталась на месте», а тем временем в Греции и на острове Крит высадились английские войска. Гитлер, уже планировавший нападение на СССР, не мог допустить, чтобы английская авиация угрожала оттуда главному источнику топлива для его танков и самолетов — румынским нефтяным месторождениям в районе Плоешти. Однако немедленно помочь итальянским войскам он не мог — Греция была слишком далеко от границ Третьего рейха, и потому сначала было необходимо заручиться поддержкой ряда восточноевропейских государств, которые бы пропустили части вермахта через свою территорию.

В ноябре 1940 г., не выдержав сильнейшего нажима со стороны Германии, к трехстороннему военно-политическому пакту «Рим — Берлин — Токио»² присоединились Венгрия, Словакия и Румыния, и только болгарский царь Борис III еще раздумывал, сделать ему то же самое или нет. Несмотря на пока еще неясную позицию Болгарии, Гитлер 13 декабря 1940 г. отдал приказ о разработке плана вторжения в Грецию, получившего кодовое наименование операция «Марита» («Marita»).

¹ Итальянский экспедиционный корпус общей численностью свыше 40 тысяч человек прибыл в Албанию в период с 10 по 20 октября 1939 г.

² Был подписан в Берлине 27.09.1940 г. При этом еще 22.05.1939 г. Германия и Италия заключили между собой военно-политический союз, названный «Стальным пактом».

Ее планом было предусмотрено, что 12-я полевая армия генерал-фельдмаршала Вильгельма Зигмунда Листа (Wilhelm Sigmund List)¹ должна при поддержке 8-го авиакорпуса генерала Вольфрама фон Рихтхофена (Wolfram von Richthofen) начать вторжение в Грецию с территории Болгарии. Части вермахта, начавшие концентрироваться на румыно-болгарской границе, оказались весьма весомым аргументом для болгарского царя. 1 марта 1941 г. в Вене его представители подписали документы о присоединении Болгарии к пакту «Рим — Берлин — Токио», и на следующий день части 12-й немецкой армии вступили на болгарскую территорию.

Однако оставалась еще Югославия, граничившая с Грецией с севера и бывшая на тот момент единственным государством на

¹ Родился 14.04.1880 г. в местечке Оберкирхенберг (Oberkirchenberg) недалеко от Ульма. В июле 1898 г. он начал службу в 1-м баварском саперном батальоне (1. Bayerische Pionierbataillon). В марте 1900 г. Листу было присвоено звание лейтенанта, а спустя ровно восемь лет — звание оберлейтенанта. В 1912 г. он закончил академию, и в 1913 г. Листу было присвоено звание гауптмана. В ходе Первой мировой войны он был награжден Железным Крестом 2-го и 1-го классов, а в январе 1918 г. Лист получил звание майора. После окончания Первой мировой войны он продолжал служить в рейхсвере. В октябре 1923 г. ему было присвоено звание оберстлейтенанта, в марте 1927 г. — звание оберста, в октябре 1930 г. — звание генерал-майора, а спустя два года Лист стал генерал-лейтенантом. В октябре 1935 г. ему было присвоено звание генерала пехоты и он был назначен командующим 4-м военным округом. В октябре 1938 г. во время оккупации Судетов Лист командовал 5-й армейской группой. В апреле 1939 г. он получил звание генерал-оберста. 01.09.1939 г. Лист занял пост командующего 14-й армией и участвовал в оккупации Польши. 30.09.1939 г. он был награжден Рыцарским Крестом. 25.10.1939 г. Лист был назначен командующим 12-й армией. 19.07.1940 г. ему было присвоено звание генерал-фельдмаршала. С 01.07 по 15.10.1941 г. он командовал всеми немецкими войсками на Балканах. 15.07.1942 г. Лист был назначен командующим группой армий «А», наступавшей на Кавказ. Однако уже 09.09.1942 г. из-за разногласий с Гитлером по вопросам стратегического планирования он был уволен в отставку. В 1948 г. военный трибунал в Нюрнберге за военные преступления, совершенные в Югославии и Греции, приговорил Листа к пожизненному заключению, однако уже в 1952 г. он был освобожден и поселился в г. Гармиш-Партенкирхен (Garmisch-Partenkirchen), расположенном в Баварских Альпах, в нескольких километрах от австрийской границы. Умер Вильгельм Лист 16.08.1971 г.

Балканах, еще не занявшим определенной позиции. Мощное дипломатическое давление на нее со стороны Германии завершилось тем, что 25 марта в Вене представитель правительства Югославии также подписал пакт «Рим — Берлин — Токио». Казалось, теперь началу операции «Марита» ничто больше не мешало и дорога вермахту в Грецию открыта, но спустя 48 часов все неожиданно изменилось.

В ночь с 26 на 27 марта 1941 г. в Югославии произошел государственный переворот. Группа сербских офицеров, которую возглавил командующий югославской королевской авиацией (Jugoslovensko Kraljevsko Ratno Vazduhoplovstvo, сокр. JKRV) генерал Душан Симович (Dušan Simović), заняла в Белграде важнейшие правительственные и военные объекты. Регент князь Павел, правивший страной от имени несовершеннолетнего короля Петра II, и созданное им правительство во главе с премьер-министром Драгицей Цветковичем (Dragisa Cvetković) были свергнуты.

Этот переворот был фактически спровоцирован английской разведкой, умело воспользовавшейся острой внутривластной борьбой между группировками в высшем руководстве Югославии, образованными по национальному признаку, а также тем, что большая часть югославского общества не одобряла присоединения страны к трехстороннему пакту.

Уже 27 марта семнадцатилетний Петр II был объявлен совершеннолетним и полновластным главой Югославии, а главой нового правительства страны был назначен лидер заговорщиков генерал Симович.

Узнав о случившемся, Гитлер пришел в бешенство — теперь на Югославию нельзя было больше рассчитывать как на союзника, и это в то время, когда на 15 мая было уже назначено начало боевых действий против Советского Союза. Решив «примерно наказать» югославов, он 2 апреля отдал приказ срочно включить в план операции «Марита» и оккупацию Югославии. Поскольку это потребовало привлечения дополнительных войск и материальных ресурсов, то одновременно пришлось отложить на пять недель и дату запланированного нападения на СССР.

3 апреля новое правительство Югославии, чувствуя реальную угрозу вторжения со стороны Германии, сделало миролюбивый шаг, объявив Белград свободным городом, но это уже не смогло остановить запущенный военный механизм.

6 апреля 1941 г. в 05.15 части 2-й немецкой полевой армии генерал-оберста Максимилиана фон Вейхса ¹, срочно сконцентрированные на югославско-австрийской и югославско-венгерской границах, при поддержке 4-го воздушного флота под командованием генерала Александра Лёра (Alexander Löhr) ² без предупреждения о начале боевых действий вторглись в Югославию. Лишь в 06.00 рейхсминистр пропаганды Третьего рейха Йозеф Геббельс по радио объявил о начале войны против Югославии. При этом с Грецией власти Рейха обошлись более «цивилизованно» — в 05.30 немецкий посол в Афинах князь Эрбах-Шёнборн (Erbach-Schönborn) передал греческому правительству ноту о том, что в 06.00 Германия начнет боевые действия против Греции.

Вермахт быстро продвигался по территории Югославии. 8 апреля передовые части 12-й армии, наступавшие с территории Болгарии, вышли к столице Македонии г. Скопье (Skopje). На следующий день 11-я танковая дивизия достигла сначала г. Ниш (Nisz), а затем и г. Алексинац (Alescinac), расположенного уже в 175 км юго-восточнее Белграда. Одновременно на северо-западе Югославии 2-я итальянская армия заняла центр Словении г. Любляну. 10 апреля части вермахта, двигавшиеся со стороны Австрии, вошли в столицу

¹ Родился 12.11.1881 г. в Дессау в старинной дворянской семье, и его полное имя было Максимилиан Мария Йозеф фон Вейхс ан дер Глон (Maximilian Maria Joseph von Weichs an der Glon). 15.07.1900 г. в звании фанен-юнкера он начал службу во 2-м Баварском рейтарском полку (2. Bayerische schwere Reiterregiment). 12.03.1902 г. фон Вейхсу было присвоено звание лейтенанта, в 1910 г. — звание обер-лейтенанта, а в марте 1914 г. — звание риттмейстера (rittmeister), которое в кавалерии соответствовало званию гауптмана. 20.09.1914 г. он был награжден Железным Крестом 2-го класса, а 12.11.1915 г. — Железным Крестом 1-го класса. После окончания Первой мировой войны фон Вейхс продолжал служить в рейхсвере. 01.02.1928 г. он получил звание оберст-лейтенанта, 01.11.1930 г. — звание оберста, 01.04.1933 г. — звание генерал-майора, 01.04.1935 г. — звание генерал-лейтенанта, а 01.10.1936 г. ему было присвоено звание генерала кавалерии. 29.06.1940 г. после завершения боев в Западной Европе фон Вейхс был награжден Рыцарским Крестом, а 19.07.1940 г. ему было присвоено звание генерал-оберста. 01.02.1943 г. он был произведен в генерал-фельдмаршалы. 26.08.1943 г. фон Вейхс был назначен командующим группой армий «F» (Heeresgruppe F) и главнокомандующим немецкими войсками в юго-восточной Европе. 05.02.1945 г. он был награжден Дубовыми Листьями к

Хорватии Загреб. Вечером 12 апреля 1941 г. передовые немецкие части вступили в Белград, в стране наступил полный хаос, и 17 апреля остатки югославской армии капитулировали.

Тем временем уже 10 апреля 1941 г. Хорватия и Словения объявили о своем выходе из состава Югославии и создании Независимого государства Хорватия (*Nezavisna Drzava Hrvatska*, сокр. NDH).

Возникновение независимой Хорватии было вполне прогнозируемым, и это несмотря на то, что после развала Австро-Венгерской империи хорваты были, пожалуй, самыми горячими сторонниками создания единого южнославянского государства на Балканах. В 1918 г. после окончания Первой мировой войны и подписания Версальского договора было образовано королевство Сербии¹, Хорватии и Словении, которое затем в 1929 г. получило название королевство Югославия. Хорваты надеялись, что новое государство будет строиться на принципах конфедерализма. Однако с самого начала Сербия, воспользовавшись тем, что Хорватия ранее входила в состав Австро-Венгрии, потерпевшей поражение в ходе Первой мировой войны, начала проводить политику дискриминации хорватского населения.

Рыцарскому Кресту (№г. 731). Умер Максимилиан фон Вейхс 27.09.1954 г. в замке Рёссберг (Rößberg) около Бонна.

² Бывший командующий австрийской авиацией. После аншлюса Австрии продолжил службу уже в Люфтваффе. 01.08.1938 г. генерал-лейтенант Лёр возглавил воздушное командование «Австрия» (*Luftwaffenkommando Österreich*). 25.03.1939 г. ему было присвоено звание генерала авиации, а 03.05.1941 г. — звание генерал-oberста. С 01.02.1939 г. по 20.07.1942 г. Лёр командовал 4-м воздушным флотом, после чего руководил всеми немецкими войсками, действовавшими на Балканах, и в частности в Югославии. В 1947 г. за военные преступления Лёр был приговорен югославским судом к смертной казни. Одним из пунктов обвинения было то, что именно он приказал исполнить распоряжение Гитлера о массированных бомбардировках Белграда под символическим названием «Наказание» («*Stafgericht*»). В течение 06.04.1941 г. на город было сброшено 360 тонн бомб всех калибров, включая 1000-кг бомбы SC1000. В Белграде пострадали 47% всех зданий — 714 были полностью разрушены, 1888 получили серьезные повреждения и 6615 — легкие повреждения.

¹ По условиям Версальского договора территория Воеводины, ранее принадлежавшая Венгрии, была передана Сербии. Черногория же, бывшая до 1918 г. независимым государством, была просто аннексирована сербами.

Все ключевые государственные посты были захвачены сербскими чиновниками. Аналогичная ситуация была в армии — из 165 генералов, служивших в 1929 — 41 гг. в югославской армии, только двое были хорватами. Действие сербских законов было распространено на территорию Хорватии без малейшего учета местных особенностей и национальных традиций. Ущемление интересов хорватов проводилось и в экономике. Так, например, налоги на территории Сербии были ниже, чем на территории Хорватии. В 1918 г. сербский динар и хорватская (австрийская) крона были практически равны по стоимости, но когда в 1919 г. единой валютой страны стал новый динар, правительство приняло решение о том, что он равен четырем хорватским кронам, в то время как старые сербские динары обменивались на новые один к одному.

Все основные посты в государственных учреждениях Хорватии были заняты сербами. В 1930 г. из 125 высших должностных лиц в министерстве внутренних дел 113 человек были сербами, в министерстве иностранных дел — 180 из 219, в министерстве юстиции — 113 из 136, а в Верховном суде — 30 из 31. Кроме того, на территории Хорватии находились около 60 тыс. сербских жандармов, полицейских и солдат.

При этом сербские власти боролись со своими политическими противниками всеми способами, включая физическое устранение. Так, в 1928 г. в Белграде был убит один из наиболее популярных хорватских политиков лидер Хорватской крестьянской партии Степан Радич (Stjepan Radić), активно выступавший за восстановление суверенитета Хорватии и реорганизацию Югославии на конфедеративной основе. Весной 1931 г. на одной из центральных улиц Загреба ударом стального прута был убит известный хорватский историк Милан Суффлай (Milan Sufflay)¹. Власти запретили местным газетам опубликовать сообщения о его смерти и о времени его похорон и не дали приспустить в знак траура флаг на главном здании Загребского университета, где он работал. Не разрешалось даже отправлять телеграммы с соболезнованиями семье погибшего.

¹ После его убийства физик Альберт Эйнштейн (Albert Einstein) и писатель Генрих Манн (Heinrich Mann) направили в Международную Лигу по правам человека в Париже письмо с требованием защитить хорватов от произвола сербских властей и полиции. 06.05.1931 г. это письмо было опубликовано в газете «Нью-Йорк Таймс».

Одним из документов, наиболее ярко показывающим отношение сербских властей и полиции к хорватам, является сохранившийся счет на 13,15 динара, который получил Иван Варга (Ivan Varga). Это была стоимость пяти патронов, которыми 11 января 1934 г. был расстрелян его отец, приговоренный к смертной казни. При этом в счете было указано, что, если семья в течение восьми дней не выплатит эти деньги, ей грозит конфискация всего имущества.

Учитывая все это, неудивительно, что, когда 10 апреля 1941 г. части 14-й танковой дивизии вермахта под командованием генерал-майора Фридриха Кюна (Friedrich Kühn)¹ вошли в Загреб, хорватское население встречало их с цветами, как своих освободителей. Также неудивительно, что возглавил NDH лидер ультранационалистической партии «Усташей» доктор юриспруденции Анте Павелич (Ante Pavelić)², который присвоил себе титул «Главы нации» (Poglavnik), что было аналогом немецкого понятия «Фюрер».

¹ Родился 07.08.1889 г. в г. Ойтине (Eutin), в 36 км юго-восточнее Килья. В 1909 г. в звании фанен-юнкера начал службу в 32-м пехотном полку. 22.08.1910 г. Кюну было присвоено звание лейтенанта. После окончания Первой мировой войны он продолжал служить сначала в рейхсвере. 01.10.1935 г. оберст-лейтенант Кюн был назначен командиром 4-го танкового полка. 01.08.1936 г. он получил звание оберста и 10.12.1939 г. занял должность сначала командира 14-й танковой бригады, а затем 15.02.1940 г. возглавил 3-ю танковую бригаду. 01.07.1940 г. Кюну было присвоено звание генерал-майора, и 04.07.1940 г. он был награжден Рыцарским Крестом. С 05.10.1940 г. он командовал 15-й танковой дивизией, а с 22.03.1941 г. по 10.09.1942 г. — 14-й танковой дивизией. 01.07.1942 г. Кюн получил звание генерал-лейтенанта. Затем он служил в штабе Главного командования вермахта, и 01.04.1943 г. ему было присвоено звание генерала танковых войск. Фридрих Кюн погиб 15.02.1944 г. во время налета бомбардировщиков союзников на Берлин.

² Родился 14.07.1889 г. в г. Брадина (Bradina). Окончив университет, стал адвокатом. В 1915 — 29 гг. Павелич был секретарем националистической Хорватской партии права. В 1929 г. он создал националистическую организацию «Усташей» («Ustaška»). В конце Второй мировой войны Павелич смог бежать из Хорватии. В 1945 г. югославский суд заочно приговорил его к смертной казни. 10.04.1957 г. на Павелича, жившего тогда в аргентинском городе Ломас-дель-Паломар (Lomas del Palomar), было совершено покушение. В результате он получил тяжелые ранения, от которых уже не смог оправиться, и 28.12.1958 г. скончался в Мадриде.

Уже 19 апреля 1941 г. была создана хорватская авиация (Zrakoplovstvo NDH, сокр. ZNDH). Возглавил ее бывший капитан югославской королевской авиации Владимир Крен (Vladimir Kren), который еще 4 апреля дезертировал из рядов JKRВ, перелетев в Австрию на аэродром Грац, и которому теперь было присвоено звание полковника. Подавляющее число пилотов и технического персонала были хорватами, которые так же, как и Крен, ранее служили в JKRВ.

В Загребе была создана 1-я авиационная база (1. Zrakoplovna Luka). На ней была размещена вновь сформированная 1-я авиагруппа (1. Skupina), в составе которой пока была всего одна 1-я эскадрилья (1. Jato). В Сараево была создана 2-я авиационная база, где находилась 3-я авиагруппа, имевшая в своем составе 7-ю и 8-ю эскадрильи. Кроме того, для размещения хорватских самолетов были использованы еще два аэродрома на территории Боснии и Герцеговины, находившиеся в городах Баня-Лука и Мостар.

В июне Люфтваффе передали ZNDH 60 трофейных югославских самолетов, среди которых были пять английских бомбардировщиков «Бленхейм». В том же месяце для обучения хорватских и немецких пилотов на аэродроме Горица (Gorica), расположенном в нескольких километрах юго-восточнее Загреба ¹, была создана 123-я авиашкола первоначальной летной подготовки (Flugzeugführerschule A/B123) ² во главе с майором Христианом Гроссом (Christian Gross).

¹ Немцы называли его Аграм (Agram).

² В мае 1943 г. была переведена на аэродром Талерхоф (Thalerhof) около Граца и 15.10.1943 г. переименована в Flugzeugführerschule A123. Распущена 17.12.1944 г.

Хорватские пилоты на Восточном фронте

1 июля 1941 г. Павелич направил Гитлеру письмо, в котором предложил направить на Восточный фронт сухопутные, авиационные и морские подразделения, сформированные из хорватских добровольцев. Предложение, естественно, было принято, и уже 12 июля из трехсот добровольцев был сформирован «Воздушный полк» (Zrakoplovna Pukovnija) под командованием полковника Ивана Мрака (Ivan Mrak).

Вскоре полк был переименован в «Хорватский воздушный легион» (Hrvatska Zrakoplovna Legija), в который вошли две вновь сформированные авиагруппы:

— 4-я авиагруппа бойника ¹ Франьо Джиала (Franjo Džial), имевшая в своем составе 10-ю истребительную эскадрилью сатника Владимира Ференчины (Vladimir Ferenčina), и 11-ю истребительную эскадрилью сатника Златко Стипчица (Zlatko Stipčić);

— 5-я авиагруппа бойника Викослава Вицевича (Viekoslav Vicević), включавшая 12-ю бомбардировочную эскадрилью сатника Ивана Пельцея (Ivan Pelzej) и 13-ю бомбардировочную эскадрилью сатника Владимира Граоваца (Vladimir Graovac).

15 июля 4-я авиагруппа была направлена в 4-ю истребительную авиашколу Люфтваффе (4.Jagdfliegerschule), находившуюся в г. Фюрте (Fürth), в нескольких километрах северо-западнее Нюрнберга, и начальником которой тогда был гауптман Хубертус фон Бонин ². 10-я эскадрилья проходила летную подготовку на

¹ Соответствие воинских званий ZNDH званиям Люфтваффе см. в приложении.

² С 05.12.1938 г. по 28.03.1939 г. обер-лейтенант фон Бонин был командиром 3./J88 «Легиона «Кондор» и в ходе боев в Испании одержал 4 победы. 28.12.1939 г. гауптман фон Бонин был назначен командиром I./JG54 и 11.05.1940 г. одержал свою первую победу в ходе Второй мировой войны. 01.07.1941 г. он был назначен начальником 4-й истребительной авиашколы, но уже с 01.10.1941 г. занял должность командира III./JG52. 06.07.1943 г. майор фон Бонин был назначен командиром JG54. Он погиб 15.12.1943 г., когда его FW-190A-5 W.Nr.152600 был сбит в бою с Як-9 и в 13.39 упал на землю в 7 км восточнее г. Городок, Тверская обл. Всего в ходе Второй мировой войны Хубертус фон Бонин одержал 73 победы, из них 64 в боях на Восточном фронте.

аэродроме в Фюрте, а 11-я эскадрилья — на аэродроме Херцогенаурах (Herzogenaurach), в 20 км северо-западнее Нюрнберга. Уже в ходе подготовки «Легион» потерял одного пилота, когда во время тренировочного полета столкнулись два самолета.

Первой переподготовку завершила 10-я эскадрилья, и 28 сентября 1941 г. она была направлена на Восточный фронт. При этом пилоты и наземный персонал эскадрильи были одеты в форму Люфтваффе, и только на левой стороне их мундиров был прикреплен специальный знак, указывающий на принадлежность к «Хорватскому воздушному легиону». Поскольку все пилоты «Легиона» получили соответствующие немецкие звания, то далее в тексте указаны именно они, а не их звания в хорватской авиации.

6 октября пилоты 10-й эскадрильи во главе с гауптманом Владимиром Ференчиной прибыли на аэродром в Полтаве, где базировалась III./JG52, командиром которой 1 октября был назначен майор фон Бонин. Во время перелета на фронт погиб еще один хорватский летчик, когда во время одной из промежуточных посадок столкнулись два истребителя. 9 октября хорватские «Мессершмитты» совершили свой первый боевой вылет на Восточном фронте.

В ноябре 10-я эскадрилья действовала с аэродрома в Таганроге, и 11 ноября 1941 г. ее командир гауптман Ференчина одержал первую победу, сбив И-16. 1 декабря эскадрилья перелетела в Мариуполь¹, куда 16 декабря прибыли и завершившие подготовку пилоты 11-й эскадрильи.

В начале января 1942 г. 4-я авиагруппа из-за нехватки самолетов была переименована в 10-ю усиленную истребительную эскадрилью (Ojасано 10.Lovačko Jato), которая под обозначением 15.(Kroat)/JG52 была включена в состав JG52. В том же месяце хорватские пилоты получили отпуск и отбыли домой.

Параллельно с 15.(Kroat)/JG52 в октябре 1941 г. — марте 1942 г. в боях на Восточном фронте принимали участие и бомбардировщики «Хорватского воздушного легиона». В августе 1941 г. на аэродроме Грайфсвальд (Greifswald), расположенном на побережье Балтийского моря, в 32 км юго-восточнее Штральзунда, на основе 5-й авиагруппы была сформирована 10.(Kroat)/KG3. Эскадрилья была оснащена пятнадцатью Do-17Z и после завершения подготовки в октябре прибыла на аэродром Витебск.

¹ В 1948—1989 гг. назывался в г. Жданов.

Экипажи 10.(Kroat)/KG3 активно участвовали в боях, и их действия даже были отмечены в сводке Верховного командования вермахта за 6 января 1942 г.: *«В ходе воздушной борьбы особенно отличилось хорватское летное подразделение, выполнившее смелые атаки с пикирования»*. В то же время в ходе боевых вылетов эскадрилья понесла тяжелые потери. Уже к началу января она потеряла шесть «Дорнье» и четыре экипажа, при этом среди погибших пилотов был и командир эскадрилья гауптман Владимир Граовац.

В марте 1942 г. 10.(Kroat)/KG3 была отозвана с Восточного фронта и перебазировалась в Загреб. К этому времени ее экипажи совершили 370 боевых вылетов, в ходе которых сбили 13 советских истребителей.

В том же месяце в Мариуполь из Хорватии возвратились пилоты 15.(Kroat)/JG52 во главе с майором Франьо Джиалом. Они быстро включились в бои, и к апрелю на их счету было уже 30 советских самолетов.

4 мая 1942 г. был отмечен первый случай дезертирства среди хорватских пилотов, когда обер-лейтенант Никола Вучина (Nikola Vučina) на Bf-109E W.Nr.1506 перелетел на сторону советских войск. Однако это никак не повлияло на дружественное отношение немцев к своим союзникам, поскольку остальные хорватские пилоты, по мнению командования Люфтваффе, отлично зарекомендовали себя в ходе боевых вылетов.

В мае 15.(Kroat)/JG52, которая в этот период стала известна как «истребительная группа Джиала» (Jagdgruppe Džial), была временно переброшена из Мариуполя в Крым и участвовала в боях в районе Севастополя. Поскольку ее пилоты были недовольны тем, что им приходится летать на старых Bf-109E, военно-воздушный атташе при посольстве Хорватии в Берлине полковник Мариан Долански (Marian Dolanski) обратился в рейхсминистерство авиации с просьбой предоставить эскадрилье современные истребители. Командование Люфтваффе пошло навстречу хорватам, и в начале июля 15.(Kroat)/JG52, которая в тот момент уже базировалась в Армавире, получила семь новых Bf-109G-2.

20 июля 1942 г. эскадрилья, вероятно, понесла свою первую боевую потерю на Восточном фронте, когда в районе Ростова был сбит Bf-109G-2 W.Nr.13411. Его пилот штабс-фельдфебель Веча Микович (Veća Miković), имевший на своем счету 10 побед, погиб. На следующий день пилоты 15.(Kroat)/JG52 совершили свой ты-



Экипаж Do-17Z из 10.(Kroat)/KG3 перед боевым вылетом, зима 1941 — 42 г.



**Пилоты 15.(Kroat)/JG52, весна 1942 г.
Фельдфебель Степан Радич (Stjepan Radić) (слева)
и штабс-фельдфебель Веча Микович.
Радич погиб 29.08.1942 г., когда его Bf-109G-2 W.Nr.13520
был сбит в районе Туапсе**

сячный боевой вылет на Восточном фронте, а 26 июля в сводке Верховного командования вермахта сообщалось, что пилоты «истребительной группы Джил» одержали свою 50-ю победу.

В начале июля 1942 г. приказ вернуться на Восточный фронт получила и 10.(Kroat)/KG3. Тринадцать хорватских Do-17Z перелетели из Загреба на аэродром Коровье Село южнее Пскова, где размещались штаб KG53 «Legion Condor» во главе с командиром эскадры оберстом Паулем Вейткусом (Paul Weitkus)¹ и He-111H из II./KG53 майора Шульца-Мюллензифена (Schulz-Müllensiefen).

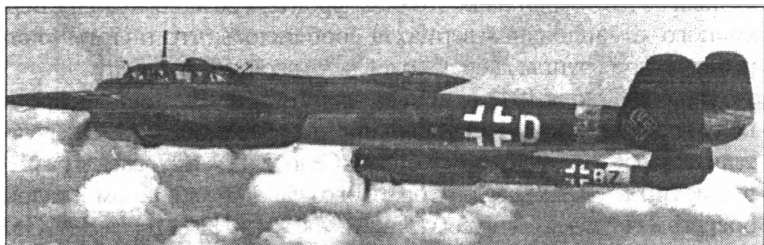
Эскадрилья была включена в состав KG53 и получила обозначение 15.(Kroat)/KG53. Уже 16 июля советской зенитной артиллерией был сбит один «Дорнье». Обер-лейтенант Иван Боко (Iwan Boko), лейтенант Мато Крейтнер (Mato Kreitner), штабс-фельдфебель Юлије Батало (Julije Batalo) и обер-фельдфебель Вяскослав Медич (Wjeskoslav Medić), входившие в его экипаж, пропали без вести.

В августе — сентябре эскадрилья действовала с аэродрома Сеща, в 90 км северо-западнее Брянска, а затем до декабря снова из Коровьего Села. При этом в ходе боевых вылетов 25 августа был сбит еще один Do-17Z — погибли пилот обер-лейтенант Владимир Шмидт (Vladimir Schmidt), штурман унтер-офицер Степан Ружич (Stjepan Ruzić), бортрадист обер-фельдфебель Никола Павлович (Nikola Pawlowić) и бортстрелок фельдфебель Павао Грегурич (Pavao Gregurić).

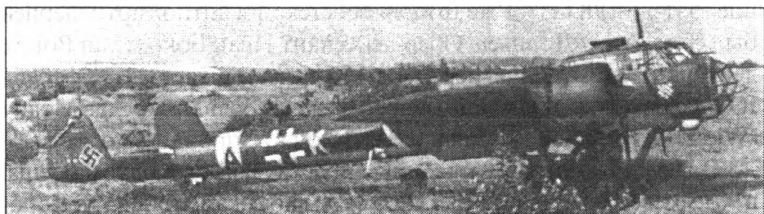
В сентябре 1942 г. 15.(Kroat)/JG52 была полностью оснащена истребителями Bf-109G-2 и перелетела в Майкоп. В октябре эскадрилья перебазировалась на аэродром в станице Солдатская, в 40 км севернее Нальчика, и в том же месяце она получила из Хорватии пополнение.

Пробыв на Восточном фронте девять месяцев, 15.(Kroat)/JG52 получила очередной отпуск и 22 декабря 1942 г. вернулась в Загреб. К этому времени эскадрилья выполнила более трех тысяч боевых вылетов, и на ее общем счету были 164 подтвержденных победы. Самым результативным пилотом в ее составе стал обер-лейтенант Цвитан Галич (Cvitan Galić), одержавший 29 побед.

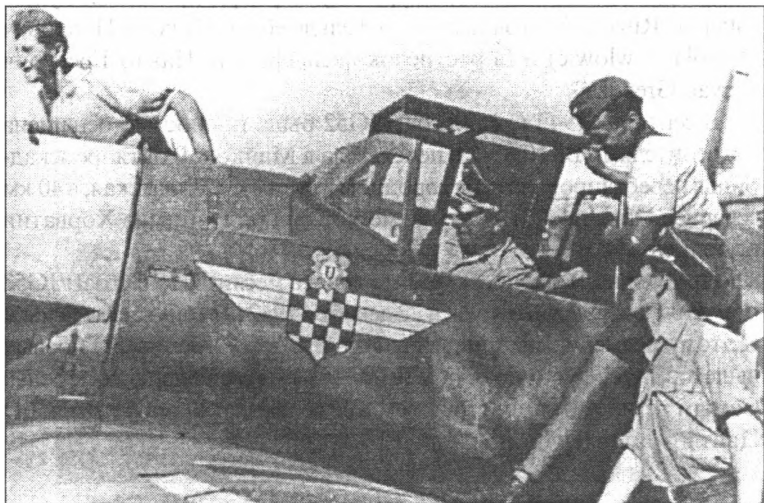
¹ Командовал KG53 с 15.12.1940 г. по 31.10.1942 г., и 18.09.1941 г. обер-лейтенант Вейткус был награжден Рыцарским Крестом.



Do-17Z-3 «A1+DZ» и «A1+BZ» из 15.(Kroat)/KG53, лето 1942 г.



Do-17Z-3 «A1+KZ» из 15.(Kroat)/KG53, лето 1942 г.



**Майор Франьо Джиал в кабине «Мессершмитта»,
справа стоит лейтенант Драгутин Иванич (Dragutin Ivanić),
аэродром Таганрог, осень 1942 г.**

На борту самолета — эмблема хорватских летчиков-истребителей

В конце 1942 г. по просьбе правительства Павелича была отозвана в Хорватию и 15.(Kroat)/KG53, пилоты которой совершили на Восточном фронте 1332 боевых вылета. 28 января 1943 г. в ходе одного из последних боевых вылетов эскадрилья потеряла третий бомбардировщик. Судьба его экипажа неизвестна, и с тех пор пилот лейтенант Никола Пиндулич (Nikola Pindulić), штурман штабс-фельдфебель Фердинанд Мекус (Ferdinand Mekus), бортрадист обер-фельдфебель Эрнст Гумхольд (Ernst Gumhold) и бортстрелок обер-фельдфебель Драган Дюр (Dragan Dür) считаются пропавшими без вести.

30 марта 1943 г. 15.(Kroat)/JG52 вернулась на Восточный фронт, прибыв в Крым на полевой аэродром Керчь-4, где тогда базировалась III./JG52 майора фон Бонина. При этом во время перелета в результате неудачной вынужденной посадки погиб один хорватский пилот. Уже 31 марта эскадрилья начала участвовать в боях над Таманским полуостровом и Кубанью. В первый же день был сбит Bf-109G-2 W.Nr.14824, пилот которого лейтенант Андилко Антич (Andjelko Antić) пропал без вести.

Затем в течение апреля 15.(Kroat)/JG52 совершила 71 боевой вылет и одержала 12 побед, потеряв четыре своих «Мессершмитта». В мае хорватские пилоты выполнили 105 боевых вылетов и добились 18 воздушных побед, но при этом эскадрилья потеряла три истребителя и еще шесть имели повреждения свыше 30%.

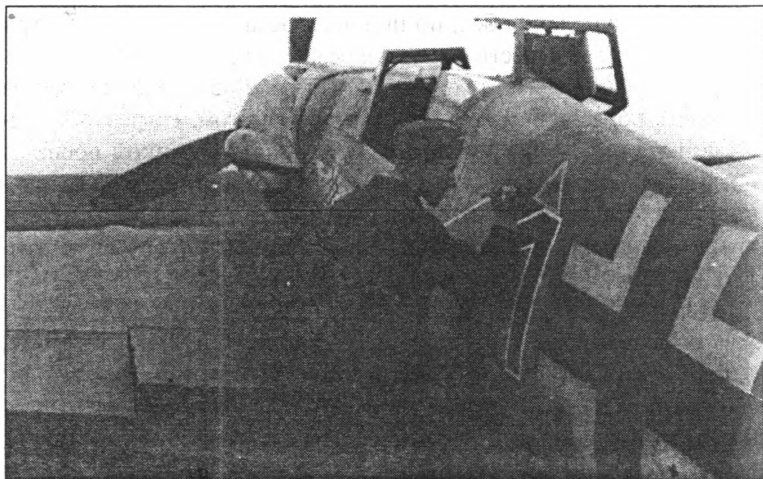
Еще в январе — марте пилоты 15.(Kroat)JG52, находившиеся в отпуске в Хорватии, смогли лично убедиться в том, что режим Павелича держался у власти только благодаря немецкой военной помощи и жестоким репрессиям. Вероятно, именно тогда несколько из них, установив контакты с партизанами, решили после возвращения на Восточный фронт при благоприятном случае перелететь на сторону советских войск.

Первый такой случай представился 14 мая 1943 г., когда дезертировали сразу же два пилота — обер-лейтенант Албин Старц (Albin Starc) на Bf-109G-2 W.Nr.14545 и гауптман Богдан Вуйчич (Bogdan Vujčić) на Bf-109G-2 W.Nr.13485. При этом Старц входил в число лучших пилотов эскадрильи, и на его счету было уже 12 побед.

Через месяц, 15 июня, в ходе очередного боевого вылета на сторону советских войск на Bf-109G-2 W.Nr.14205 перелетел еще один хорватский пилот — гауптман Никола Цвикич (Nikola Cvikić).



**Слева направо: майор Франьо Джиал,
командир III./JG52 майор Хубертус фон Бонин,
командир JG52 майор Дитрих Храбак (Dietrich Hrabak),
генерал-лейтенант Герман Унгер (Hermann Unger),
весна 1943 г.**



**Механик рисует обозначение командира группы
на борту Bf-109G-6 гауптмана Мато Дуковача,
аэродром Багерово, осень 1943 г.**

В результате 20 июня 15.(Kroat)/JG52 сначала было запрещено участвовать в боевых вылетах, а затем в начале июля она была отозвана в Загреб для переформирования. Одновременно командующий ZNDH генерал Крен снял майора Франьо Джиала с должности командира эскадрильи и отдал его под суд. Однако Крен не учел, что Джиал пользовался полным доверием со стороны немецкого командования, и это решение стоило ему поста командующего. Генерал Крен был уволен в отставку, а занявший его место полковник Адалберт Рогуля (Adalbert Rogulja) полностью реабилитировал майора Джиала.

К 10 сентября 1943 г. 15.(Kroat)/JG52 была пополнена новыми пилотами, которые прошли летную подготовку сначала в 123-й авиашколе Люфтваффе в Загребе, а затем в учебно-боевой JG104¹, базировавшейся на аэродромах Фюрт и Херцогенаурах, северозападнее Нюрнберга.

В октябре эскадрилья, которую теперь возглавлял гауптман Мато Дуковач (Mato Dukovać), была оснащена истребителями Bf-109G-4/6. 21 октября она прибыла на аэродром Багерово, в 15 км западнее Керчи, где базировалась II./JG52 гауптмана Герхарда Баркхорна.

До 15 марта 1944 г. в ходе боев над Крымом и Таманским полуостровом «Мессершмитты» 15.(Kroat)/JG52² сбили 51 советский самолет и еще десять побед не имели официального подтверждения, но при этом эскадрилья потеряла пять пилотов. Всего же к этому моменту в ходе боев на Восточном фронте хорватские истребители совершили свыше пяти тысяч боевых вылетов, на общем счете 15.(Kroat)/JG52 было 259 побед, а общие потери эскадрильи составили 16 пилотов.

Поскольку к 15 марта в составе 15.(Kroat)/JG52 не осталось пригодных для полетов «Мессершмиттов», она снова была отозвана в Загреб. Одновременно несколько молодых хорватских пилотов, только что завершивших подготовку в JG104, были направлены непосредственно в III./JG52.

В середине июня 15.(Kroat)/JG52 вернулась на Восточный фронт, прибыв на румынский аэродром Цилиштеа. Эскадрилья должна

¹ Была сформирована 20.03.1943 г. на основе 4-й истребительной авиашколы. Распущена 28.04.1945 г.

² С конца января 1944 г. она действовала с аэродрома Каранкут.

была там получить истребители Bf-109G-10/14, однако так и не дождалась их.

21 июля 1944 г. «Хорватский воздушный легион» был распущен, а на его основе была сформирована «Хорватская смешанная авиагруппа» (Hrvatska Zrakoplovna Izobrazbena Skupina) под командованием оберста Франьо Джиала. В нее вошли 1-я хорватская истребительная эскадрилья (1.Kroatische Jagdstaffel), созданная на основе 15.(Kroat)/JG52, и вновь сформированная 1-я хорватская штурмовая эскадрилья (1.Kroatische Stukastaffel), оснащенная Ju-87D.

Группа оберста Джиала была включена в состав 1-й авиадивизии Люфтваффе (1.Fliegerdivision) генерал-майора Роберта Фухса (Robert Fuchs) и переброшена в Восточную Пруссию на аэродром Эйхвальде (Eichwalde). И только уже там 1.Kroatische Jagdstaffel получила десять истребителей Bf-109G-10 и G-14.

20 сентября 1944 г. из боевого вылета не вернулись командир 1.Kroatische Jagdstaffel майор Мато Дуковач и его ведомый фельдфебель Сполярич (Spoljarić). Поскольку было неясно, что с ними произошло, их первоначально посчитали пропавшими без вести. Однако скоро из пропагандистских листовок, сброшенных с советских самолетов, стало известно, что они оба дезертировали, перелетев на советский аэродром.

Этот инцидент положил конец действиям «Хорватской смешанной авиагруппы» на Восточном фронте. 1 ноября 1944 г. немцы реквизировали у нее все Bf-109G и Ju-87D, при этом весь персонал эскадрилий был направлен в пехоту, хотя и сохранил при этом форму Люфтваффе. Затем большинство хорватских пилотов смогли различными путями вернуться в Хорватию, где некоторые из них в апреле 1945 г. вступили во вновь сформированную «Истребительную группу Джиала» (Lovačka Skupina Džial).

Хорватская авиация в боях на Балканах

Массовые репрессии и этнические чистки, которые начали проводить усташаи, а также то, что уже в мае 1941 г. Павелич по требованию Муссолини и Гитлера передал Италии и Венгрии часть территории страны ¹, стали причиной лавинообразного роста партизанского движения. Все дальнейшие четыре года существования Независимого государства Хорватия были отмечены непримиримой гражданской войной, которая велась всеми сторонами с крайней жестокостью.

Уже в июне хорватские «Бреге-19» ² и «Потез-25», использовавшиеся в качестве легких бомбардировщиков, начали участвовать в боевых действиях против партизан на всей территории бывшей Югославии, совершая налеты на их базы.

К концу 1941 г. в составе ZNDH с учетом «Хорватского воздушного легиона», действовавшего на Восточном фронте, было четыре авиагруппы (двенадцать эскадрилий), однако из 95 самолетов, которыми они располагали, лишь около 60% были в пригодном для полетов состоянии.

В 1942 г. боевая мощь хорватской авиации была усилена за счет поставок самолетов из-за границы. Италия передала ей десять бомбардировщиков Carroni Ca.311M, которые были заказаны и оплачены еще прежним югославским правительством, десять истребителей Fiat G.50 и столько же тренировочных самолетов, а из Германии были получены шесть Do-17E и одиннадцать Do-17K.

Это позволило сформировать новые эскадрильи. Сначала в январе в Загребе была создана 3-я эскадрилья, а затем на аэродроме Райловац (Rajlovac) была сформирована 2-я авиагруппа, в которую вошли 4-я, 5-я и 6-я эскадрильи. Все истребители «Фиат» были включены в состав 16-й истребительной эскадрильи, базировавшейся на аэродроме Баня-Лука. Всего в течение года ZNDH получила 98 самолетов, и к концу 1942 г. в ее составе было 14 эскадрилий, имевших приблизительно 160 самолетов.

¹ Италия получила контроль над Далмацией, а Венгрии отошла территория между реками Мура и Драва.

² Хорватам от югославской авиации досталось 55 «Бреге-19», из них удалось привести в пригодное для полетов состояние 46 самолетов, а остальные были разобраны на запчасти



**Истребитель Fiat G.50 из 16-й эскадрильи,
аэродром Баня-Лука, осень 1942 г.
На капоте двигателя — рисунок, символизирующий,
что пилот этого самолета родом из города Сисак (Sisak)**



**Самолет Rogozarski R-100, использовавшийся в ZNDH
в качестве легкого бомбардировщика**

16 января 1942 г. в южной Боснии немецкие, итальянские и хорватские части начали совместное наступление против партизанских бригад, объединившихся в Народно-освободительную армию Югославии (сокр. НОАЮ) во главе с Иосипом Броз Тито (Josip Broz Tito)¹. Однако плохие погодные условия в январе — феврале не позволили хорватской авиации активно действовать. В марте, наконец, установилась благоприятная погода, и в течение месяца самолеты ZNDH выполнили 250 боевых вылетов.

20 апреля немецкие, итальянские и хорватские войска при поддержке отрядов сербских четников начали операцию против частей НОАЮ на территории центральной Боснии, а также в Черногории и Герцеговине. Поддерживая действия наземных войск, пилоты ZNDH до конца месяца совершили 350 боевых вылетов. В течение мая было выполнено еще 325 вылетов, но при этом только в 130 из них хорватские самолеты атаковали позиции партизан, в ходе же остальных вылетов они проводили разведку, разбрасывали пропагандистские листовки и перевозили различные грузы.

¹ Родился 07.05.1892 г. в селе Кумровец (Kumrovec) около Загреба. В 1913 г. Тито был призван в австро-венгерскую армию, где затем получил звание фельдфебеля. В 1915 г. в боях на Карпатском фронте он был ранен и попал в русский плен. После освобождения летом 1917 г. Тито вступил в Красную Армию и вел агитационную работу среди крестьян. Вернувшись в 1920 г. в Хорватию, он вступил в компартию Югославии. В 1928 г. Тито был арестован и приговорен к пяти годам каторжных работ. Он был освобожден в 1934 г. и в том же году избран в состав Политбюро компартии Югославии. В 1935 — 36 гг. Тито работал в Москве в аппарате Коминтерна. В 1937 г. он вернулся в Югославию и в 1939 г. уже возглавил югославскую компартию. В 1941 г. Тито организовал массовое партизанское движение на территории Югославии и затем лично руководил действиями против немецких, итальянских и хорватских войск. США, Англия и Советский Союз признали возглавляемую им Народно-освободительную армию Югославии главной антифашистской силой в стране и оказывали ей военную помощь. С 1945 г. Тито возглавлял правительство Югославии, в январе 1953 г. он занял пост президента, а в 1963 г. был избран пожизненным президентом. В своей внутренней политике Тито проводил политику «независимого пути к социализму». В 60-е годы Тито стал лидером Движения неприсоединения и летом 1968 г. осудил военное вторжение стран Варшавского договора в Чехословакию. В 70-е годы он проводил политику повышения уровня автономии республик, входивших в состав Югославии. Умер Иосип Броз Тито 04.05.1980 г. в Любляне.

При этом необходимо отметить, что боевой дух личного состава ZNDH был весьма не высок. Многие экипажи не хотели участвовать в братоубийственной гражданской войне и потому сбрасывали свои бомбы мимо целей. В результате в июне хорватское министерство обороны даже выпустило специальный приказ о мерах контроля за исполнением пилотами своих полетных заданий.

2 июля 1942 г. хорватская авиация впервые применила против НОАЮ боевые отравляющие вещества, сбросив в районе местечка Цукличичи (Cukličići) бомбы со слезоточивым газом.

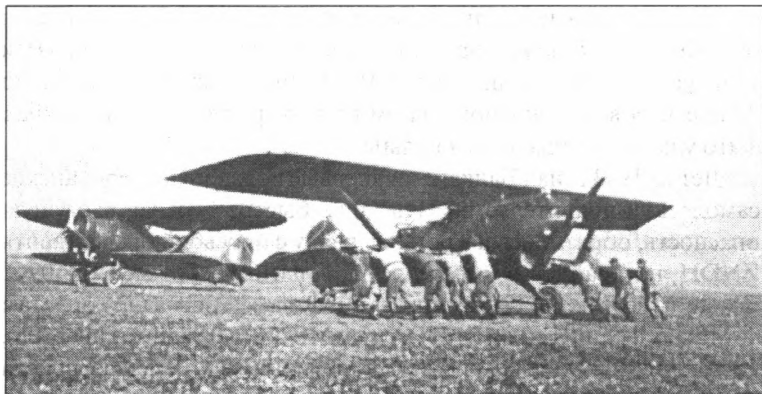
Всего в течение 1942 г. хорватские самолеты совершили над территорией бывшей Югославии 4800 вылетов, но только около 30% из них были боевыми. При этом ZNDH потеряла 31 самолет — 19 были сбиты зенитным огнем партизан, а 12 разбились в результате аварий. Кроме того, еще четыре самолета были утрачены из-за того, что их экипажи дезертировали. Сначала 23 мая к партизанам перелетели один «Бреге-19»¹ и один «Потез-25», а затем в июне и октябре в нейтральную Турцию на бомбардировщиках «Бленхейм» улетели два хорватских летчика-истребителя.

20 января 1943 г. началась операция под кодовым наименованием «Weiss», в ходе которой немецкие, итальянские и хорватские части в очередной раз попытались окружить и уничтожить основные силы НОАЮ. Для ее воздушной поддержки были выделены 150 самолетов — семь итальянских и четыре хорватских эскадрилий, а также 15.(Kroat)/KG53, только что прибывшая с Восточного фронта. Однако до 18 февраля, когда стало ясно, что партизанам снова удалось уйти от окружения, хорватские самолеты выполнили всего 97 боевых вылетов.

26 февраля была начата операция «Weiss II», в ходе которой хорватские пилоты совершили около ста вылетов. Однако и она не принесла успеха.

В марте 1943 г. ZNDH получила от Люфтваффе 30 Do-17E, что позволило оснастить ими 3-ю и 13-ю эскадрильи, а также сформировать на аэродроме Баня-Лука новую 15-ю эскадрилью.

¹04.06.1942 г. он сбросил бомбы на свой бывший аэродром Баня-Лука. Когда самолет проходил над городом, разбрасывая листовки, он был подбит зенитным огнем и совершил вынужденную посадку. Пилот, не желая сдаваться в плен, успел застрелиться, а летчик-наблюдатель был захвачен усташами и убит.



**Самолеты «Берег-19», аэродром Сараево, весна 1943 г.
На самолете справа установлен двигатель «Испано-Сюиза»,
а на левом — двигатель «Юпитер»**



**Личный состав 15.(Kroat)/KG53,
аэродром Бутмир около Сараево, лето 1943 г.**

15 мая немецкие, итальянские и хорватские части начали новую операцию под кодовым наименованием «Schwarz». На этот раз им удалось окружить соединения НОАЮ общей численностью около 20 тыс. человек, из которых затем только трем тысячам во главе с Тито удалось вырваться из кольца.

Летом 1943 г. над Балканами впервые появились американские самолеты и правительство Павелича, быстро осознав растущую опасность, обратилось к Третьему рейху с просьбой предоставить ZNDH, по крайней мере, две эскадрильи истребителей Bf-109G. Однако вместо «Мессершмиттов» Люфтваффе передали хорватам 46 старых французских истребителей MS406 (Morane-Saulnier 406), доставшихся им после того, как 11 ноября 1942 г. немецкие войска оккупировали территорию Франции, ранее подконтрольную правительству Виши.

Первая партия из 36 MS406 прибыла в Хорватию в июле, что позволило сформировать новую 11-ю авиагруппу, имевшую в своем составе 21-ю, 22-ю и 23-ю эскадрильи. Однако уже в ночь с 10 на 11 августа аэродром Райловац, где базировалась группа, подвергся внезапной атаке со стороны партизан. В результате были уничтожены 17 истребителей и еще столько же получили повреждения.

К 1 сентября 1943 г. ZNDH располагала 228 самолетами, из которых только 177 были пригодными для боевых вылетов. После того как 3 сентября Италия капитулировала перед союзниками и вышла из войны, хорватская авиация смогла пополниться за счет итальянских эскадрилий, базировавшихся в тот момент на Балканах.

Имеются отдельные сведения о том, что в октябре 1943 г. между хорватскими и американскими дипломатами состоялась секретная встреча, на которой якобы была достигнута договоренность о том, что самолеты союзников не будут бомбить цели на территории Хорватии, если хорватская авиация, в свою очередь, не будет препятствовать их пролету через свое воздушное пространство.

С одной стороны, известно, что 8 сентября подобное неформальное соглашение уже было заключено между союзным командованием и венгерским правительством. Но с другой стороны, есть серьезные сомнения в том, что союзники действительно могли пойти на такую же договоренность с Павеличем, поскольку он, в отличие от регента Венгрии вице-адмирала Миклоша Хорти, полностью скомпрометировал себя массовыми репрессиями на территории Югославии.

В течение 1943 г. в ходе боевых действий против партизан и в результате аварий ZNDH потеряла 56 самолетов, еще пять были угнаны дезертировавшими экипажами. Поскольку среди личного состава ZNDH все отчетливее стали проявляться капитулянтские настроения, немецкое командование приняло решение создать смешанные авиагруппы под командованием офицеров Люфтваффе.

В октябре в ZNDH прошла реорганизация, в ходе которой было расформировано четыре эскадрильи. Одновременно 18 октября в Загребе была сформирована NSGr.7¹ под командованием майора Теодора Блайха (Theodor Blaich). В состав группы вошли две эскадрильи, укомплектованные хорватскими пилотами:

— 1./NSGr.7 была создана на основе Störkampfstaffel Südost² и была оснащена самолетами He-46 и Hs-126;

— 2./NSGr.7 была сформирована на базе NAGr. Kroatien³, которая, кроме He-46 и Hs-126, имела на вооружении и Do-17.

Затем в марте 1944 г. была сформирована 3./NSGr.7, которая была оснащена итальянскими бипланами Fiat CR.42.

В декабре 1943 г. 15.(Kroat)/KG53 была переименована в 1-ю хорватскую бомбардировочную эскадрилью (Kroatische Kampfstaffel 1), а на основе экипажей, ранее служивших в 15.(Kroat)/KG3, была сформирована 2-я хорватская бомбардировочная эскадрилья.

Затем в феврале 1944 г. на базе этих двух эскадрилий была создана 1-я хорватская бомбардировочная группа (Kroatische Kampfgruppe 1), при этом ее штаб был полностью укомплектован персо-

¹ 07.10.1943 г. инспектор штурмовой авиации Люфтваффе оберст-лейтенант Эрнст Купфер (Ernst Kupfer) подписал приказ о создании ночных авиагрупп непосредственной поддержки войск (Nachtschlachtgruppe, сокр. NSGr.), и 18.10.1943 г. было сформировано сразу восемь подобных групп.

² Успешное применение советской авиацией самолетов У-2/По-2 и Р-5 в качестве легких ночных бомбардировщиков привело к тому, что 01.10.1942 г. командование Люфтваффе приняло решение сформировать специальные эскадрильи. Поскольку в их задачу входило *«беспокоить противника по ночам путем палетов на районы, прилегающие к линии фронта, включая леса»*, они получили наименование «беспокоящих» эскадрилий (Störkampfstaffel). Всего к апрелю 1943 г. в составе Люфтваффе имелось 13 подобных эскадрилий.

³ Хорватская авиагруппа тактической разведки (Nahaufklärungsgruppe, сокр. NAGr.) была сформирована в мае 1943 г.



**Экипаж командира 15.(Kroat)/KG53
майора Герхарда Йоахима после боевого вылета,
аэродром Горица около Загреба, лето 1943 г.**



**Хорватские пилоты из 1./NSGr.7,
весна 1944 г.**

налом Люфтваффе, а командиром группы был назначен майор Герхард Йоахим (Gerhard Joachim), ранее служивший в составе KG53.

Группа базировалась в Загребе и на аэродроме Бутмир (Butmir) около Сараево и действовала против партизан на всей территории Югославии, а также совершала разведывательные полеты над Адриатическим морем. Наряду с бомбардировщиками Do-17Z пилоты группы использовали для налетов на позиции партизан и три старых Ju-87B-2, а шесть итальянских самолетов — три Fiat BR.20 и три Cant Z.1107 — служили в качестве учебных самолетов.

В апреле 1944 г. союзная авиация начала атаковать хорватские аэродромы. 6 апреля американские P-51D, внезапно появившись над аэродромом Сараево, расстреляли несколько «Мессершмиттов» из 2-й и 3-й эскадрилий, стоявших на взлетной полосе в ожидании команды на старт. При этом среди погибших хорватских пилотов был сатник (капитан) Цвитан Галич, имевший на своем счету 30 побед. Затем 16 апреля во время налета американских бомбардировщиков на аэродром в Загребе были уничтожены 15 хорватских самолетов.

Силы ZNDH стремительно таяли. Так, к началу лета в составе 1-й бомбардировочной группы осталось всего пять пригодных для полетов самолетов. Хорватская авиация остро нуждалась в современных истребителях для отражения продолжавшихся налетов. Еще весной Люфтваффе передали ZNDH некоторое количество итальянских истребителей MC.202 и MC.205, но их техническое состояние оставляло желать лучшего, и уже летом ни один из этих самолетов не мог подняться в воздух. Свои же истребители Bf-109G-10 и G-14 немцы предоставили ZNDH только в январе 1945 г., когда это уже никак не могло повлиять на общую военную ситуацию.

Хорватские пилоты знали, что если их собьют над территорией, контролируемой частями НОАЮ и они попадут в плен к бойцам Тито, то их в лучшем случае ждет быстрый расстрел. Эти опасения были не напрасными и имели под собой реальную почву.

В 1944 г. во время атаки позиций НОАЮ был сбит самолет бойника (майора) Мато Кулиновича (Mato Culinović). Кулинович попал в плен и вскоре был убит. Аналогичная участь ждала и пилотов Люфтваффе — 17 декабря 1943 г. в районе хорватского города Меткович (Metković) в бою с P-47 из 57FG был сбит Bf-109G командира IV./JG27 гауптмана Йоахима Киршнера (Joachim Kirschner). Выпрыгнув на парашюте, Киршнер был взят в плен бой-

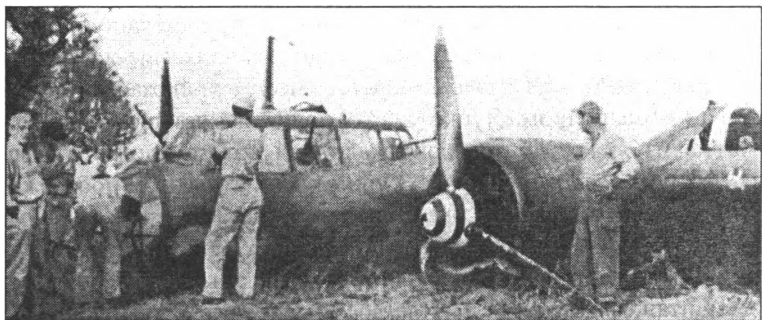
цами 29-й коммунистической бригады НОАЮ и через некоторое время расстрелян ¹.

Вероятно, подобные факты в совокупности с начавшимися налетами союзной авиации стали причиной того, что уже с середины лета 1944 г. в ZNDH началось массовое дезертирство. Некоторые пилоты переходили на сторону частей Тито, а другие предпочитали перелетать к западным союзникам в Италию.

13 июля на аэродром Альберобелло (Alberobello), в 35 км севернее Таранто, на Do-17Z из 1-й бомбардировочной эскадрильи перелетели шесть человек во главе с поручником (лейтенантом) Драгу Ратковиичем (Dragou Ratković). 30 июля на аэродроме Джулия-Филд (Guilia Field) в Южной Италии посадку «на брюхо» совершил Do-17Z-5 W.Nr.2899 «Z8+AH», который пилотировал поручник Албеу Вонк (Albeiu Vonk) и на борту которого находились еще четыре хорватских пилота. 10 августа на «Дорнье» из 3-й эскадрильи на аэродром Фоджа перелетели Сулийман Куленович (Sulijman Kulenović) и Звонко Швейгер (Zvonko Schweiger). 3 сентября 1944 г. в районе местечка Амендола (Amendola), в 15 км северо-западнее Фоджи, приземлился учебный Bü-131, на котором прилетели еще два хорватских пилота — Иван Михалович (Ivan Mihalović) и Нонрад Ковацевич (Nonrad Kovacević).

В конце августа — начале сентября 1944 г. военно-политическая ситуация на юге Европы кардинально изменилась. Сначала 23 августа в Бухаресте по приказу короля Михая I был арестован маршал Антонеску. В тот же день Румыния заключила перемирие с

¹ Йоахим Киршнер родился 06.06.1920 г. в местечке Нидерлоснитц (Niederlossnitz) в Саксонии. После завершения летной подготовки он некоторое время служил в качестве инструктора в разных авиашколах. В конце 1941 г. лейтенант Киршнер был назначен командиром 5./JG3. 23.12.1942 г. Киршнер был награжден Рыцарским Крестом, к которому был представлен после того, как одержал 51-ю победу. В течение 05.07.1943 г. в ходе боев в районе Курской дуги обер-лейтенант Киршнер сбил девять самолетов, и общее число его побед достигло 150. 02.08.1943 г. после 170 побед он был награжден Дубовыми Листьями к Рыцарскому Кресту (Nr.267). 19.10.1943 г. гауптман Киршнер, который к этому времени имел на своем счету уже 175 побед, был назначен командиром IV./JG27. Всего в ходе Второй мировой войны Киршнер выполнил около 600 боевых вылетов и одержал 188 побед, из них 167 в боях на Восточном фронте.



**Do-17Z-5 W.Nr.2899 «Z8+AH»
поручника Албеу Вонка (Albeiu Vonk),
совершивший посадку «на брюхо»
на американском аэродроме Джулия-Филд,
Южная Италия, 30 июля 1944 г.**

советскими войсками, а на следующий день объявила войну Третьему рейху и его союзникам. 31 августа советские войска вошли в Бухарест, а через несколько дней вышли к югославской границе и соединились с частями НОАЮ.

Затем в ночь с 8 на 9 сентября в Софии части столичного гарнизона, действовавшие по приказу созданного Отечественного фронта, заняли все ключевые объекты города и арестовали прежнее болгарское правительство. 9 сентября в Болгарии было создано правительство Отечественного фронта, и 16 сентября советские войска вошли в Софию. Болгария, так же как и Румыния, объявила войну Третьему рейху и его союзникам, и три болгарские армии начали наступление в Сербии и Македонии.

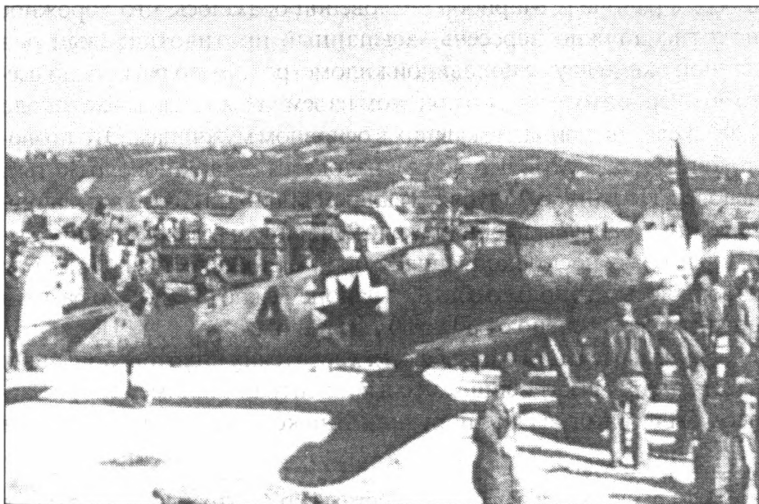
Одновременно по всей территории Югославии активизировались части НОАЮ. В сентябре 1944 г. они захватили хорватскую авиабазу Баня-Лука, а также аэродром Залужани (Zaluzani), расположенный в нескольких километрах к северу, в результате чего к ним в руки попали одиннадцать хорватских самолетов. 20 октября советские войска и части НОАЮ вошли в Белград, а к концу года уже большая часть Югославии была под контролем частей Тито.

В апреле 1945 г. на аэродромах в районе Загреба еще оставались около тридцати хорватских самолетов вместе с экипажами. 16 апреля в 14.50 с аэродрома Луцко (Lusko) поднялись четыре «Мессершмитта» из 2-й истребительной эскадрильи, которые должны были провести разведку в районе г. Сень на Адриатическом побережье Хорватии. В ходе полета два истребителя, которые пилотировали фельдфебели Владимир Сандтнер (Vladimir Sandtner) и Иосип Цекович (Josip Seković), отделившись от другой пары, повернули в сторону итальянского побережья. Оба этих пилота прибыли во 2-ю эскадрилью только в марте и успели совершить соответственно только пять и восемь боевых вылетов.

Чтобы не быть сбитыми истребителями союзников или зенитной артиллерией, хорватские пилоты в соответствии с инструкциями, которые союзники регулярно передавали по радио, на подходе к побережью выпустили шасси и начали выстреливать белые и красные сигнальные ракеты. Vf-109G-10/U4 фельдфебеля Сандтнера приземлился на аэродроме Фальконара (Falconara) на Адриатическом побережье, а Vf-109G-14 фельдфебеля Цековича сел на аэродроме Еси (Jesi), в 17 км юго-западнее Фальконара. 24 апреля в Фальконар на биплане перелетели еще два хорватских пилота.



**Вf-109G-14 фельдфебеля Иосипа Цековича,
приземлившийся на американском аэродроме Еси,
Италия, 16 апреля 1945 г.**



**Вf-109G-10/U4 фельдфебеля Владимира Сандтнера,
перелетевший на аэродром Фальконара,
16 апреля 1945 г.**

В мае 1945 г. оставшиеся хорватские части вместе с многочисленными гражданскими беженцами с боями отходили через территорию Словении к границе Австрии. В конце концов, в районе австрийского города Блайбург (Bleiburg), расположенного всего в четырех километрах от словацкой границы, они были окружены частями НОАЮ и 15 мая капитулировали. Одновременно английское командование, в чьей зоне оккупации находились районы южной Австрии, выдало новым югославским властям всех хорватов, которые успели до этого сдать к ним в плен.

Сразу же после этого победители устроили в районе Блайбурга настоящую резню, уничтожив около десяти тысяч хорватских солдат и беженцев из числа гражданского населения. Тех же, кто не был убит сразу, погнали пешком в специальные концентрационные лагеря¹. Среди хорватов этот марш длиной 700 — 800 км затем получил название «Крестового похода», поскольку сопровождался массовыми расстрелами, которые, главным образом, организовывали бывшие сербские партизаны.

До настоящего времени общее количество жертв «Крестового похода» неизвестно. В 2000 г. во время строительства скоростного шоссе в районе г. Марибор в Словении оказалось, что дорожное полотно должно пересечь засыпанный противотанковый ров длиной около двух с половиной километров. Было раскопано всего 70 метров этого рва, но при этом из земли было извлечено около 1200 скелетов, принадлежавших в основном мужчинам. Это позволило предположить, что во рву находятся останки около 30 тыс. человек. По данным, опубликованным в 2001 г. в Словении, на территории страны было обнаружено 296 массовых захоронений, сделанных сразу после окончания Второй мировой войны. При этом сообщалось, что только в лесах в районе Тежно (Tezno), по разным оценкам, захоронено от 60 до 80 тыс. человек.

Точных сведений о судьбе всех хорватских пилотов, попавших в плен, нет. Известно лишь, что в концентрационном лагере в Загребе были расстреляны поручник Живко Джиал (Zivko Džial) и

¹ Среди них был и печально известный концентрационный лагерь в местечке Ясеновац (Jasenovac), в 94 км юго-восточнее Загреба, ставший в 1941 — 45 гг. символом фашистского террора в Хорватии и который в 1945 — 47 гг. продолжал использоваться по своему прямому назначению уже коммунистическими властями Югославии.

сатник Златко Стипчич, одержавшие в ходе войны по двенадцать побед, а в таком же лагере в Сараево погиб наредник Кележ (Kelez). Сатник Ацингер (Acinger), имевший на своем счету девять побед, был убит «при попытке к бегству». На показательном суде был приговорен к смертной казни и затем расстрелян полковник Франьо Джиал. Казнен был и надпоручник Иван Йергович (Ivan Jergović), сбивший в боях на Восточном фронте 16 самолетов. Даже эти отдельные факты позволяют предположить, что участь остальных вряд ли была лучше.

Подобные действия в отношении хорватских пилотов были лишь частью общей ситуации в послевоенной Югославии, когда людей убивали только за то, что они были хорватами, не принимая во внимание личную вину или невиновность конкретного человека. Предполагается, что с мая 1945 г. и до 1947 г. было уничтожено около 190 тыс. хорватов. Новые югославские власти, проводя массовые репрессии, стремились не только физически уничтожить своего противника, но и искоренить саму мысль о независимой Хорватии. Однако о том, насколько им удалось добиться этого, красноречиво продемонстрировали события, происходившие на Балканах в 90-х гг. XX века.

Хорватские асы периода Второй мировой войны

Фамилия, имя пилота	Звание	Победы
Dukovać Mato	Vojnik	35
Еще пять побед не были официально подтверждены. 20.09.1944 г. вместе со своим ведомым фельдфебелем Споляричем перелетел на сторону советских войск.		
Galić Cvitan	Satnik	30
Еще восемь побед не имели официального подтверждения. Погиб 06.04.1944 г., когда его истребитель был расстрелян на аэродроме Сараево американскими P-51.		
Ivanić Dragutin	Poručnik	18
Jelacić Josip	Časnički Namjesnik	16
Jergović Ivan	Nadporučnik	16
В мае 1945 г. был взят в плен частями НОАЮ и затем был расстрелян.		
Bencetić Ljudevit	Nadporučnik	15
Boškić Stjepan	Poručnik	13
Еще три победы не имели официального подтверждения.		
Džial Franjo	Pukovnik	16
Еще пять побед не имели официального подтверждения. В мае 1945 г. был взят в плен частями НОАЮ и расстрелян по приговору суда.		
Džial Zivko	Poručnik	12
В мае 1945 г. был взят в плен частями НОАЮ и расстрелян в концентрационном лагере в Загребе.		
Starč Albin	Nadporučnik	12
14.05.1943 г. на Bf-109G-2 W.Nr.14545 перелетел на сторону советских войск.		

Stipčić Zlatko	Satnik	12
В мае 1945 г. был взят в плен частями НОАЮ и расстрелян в концентрационном лагере в Загребе.		
Martinasević Stjepan	Časnički Namjesnik	11
Culinović Mato	Vojnik	10
Еще восемь его побед не имели официального подтверждения. В 1944 г. его самолет был сбит во время атаки позиций югославских партизан. Кулинович попал в плен и был убит.		
Ferenčina Vladimir	Satnik	10
Еще шесть его побед не имели официального подтверждения.		
Klauzarić Tomislav	Časnički Namjesnik	10
Еще две его победы не имели официального подтверждения.		
Martinko Eduard	Narednik	10
Еще две его победы не имели официального подтверждения.		
Miković Veća	Casnički Namjesnik	10
Еще одна его победа не имела официального подтверждения. Погиб 20.07.1942 г., когда его Bf-109G-2 W.Nr.13411 был сбит в районе Ростова.		
Avdić Zdenko	Razvodnik	10
Helebrant Josip	Satnik	10
Acinger	Satnik	9
Culinović Zivko		8

Словацкая авиация во Второй мировой войне

14 марта 1939 г. Словакия, входившая до этого в состав Чехословакии, провозгласила свою независимость. В Братиславе было объявлено о создании Независимой Словацкой Республики, правительство которой возглавил Йозеф Тицо (Josef Tiso)¹. В ночь с 14 на 15 марта части вермахта перешли чехословацкую границу, и Чехословакия окончательно перестала существовать как независимое государство: на оккупированной чешской территории был создан протекторат Богемии и Моравии, вошедший в состав Третьего рейха.

Сложившейся ситуацией решила воспользоваться Венгрия. Она претендовала на возвращение восточнословацкой провинции Рутения, заселенной преимущественно венграми, которую она потеряла после распада Австро-Венгерской империи и окончания Первой мировой войны. Уже 15 марта регент Венгрии вице-адмирал Хорти отдал своим войскам приказ начать подготовку к вторжению на словацкую территорию.

Действия Венгрии привели к тому, что 19 марта правительство Тицо заключило с Третьим рейхом т.н. Защитный договор. Согласно ему Германия обязалась защищать Словацкую республику, чье население в тот момент составляло всего 2,7 млн человек. Тем не менее это не помешало венгерским войскам 23 марта перейти словацкую границу. На следующий день они достигли района г. Собранце (Sobrance), где когда-то находилась старая венгерская граница и где теперь предполагалось установить новую границу между Словакией и Венгрией.

¹ Родился в 1887 г. В 1945 г. он вместе с бывшим министром внутренних дел Словакии Александром Махом (Alexander Mach) был арестован на территории Германии американцами, которые затем передали их властям Чехословакии. Тицо был приговорен к смертной казни и в апреле 1947 г. повешен в Братиславе. Маха же от аналогичной участи спасло то, что в свое время он активно выступал против депортации словацких евреев. Он был приговорен к 30 годам тюремного заключения и вышел на свободу только в 1968 г.

Венгеро-словацкий конфликт стал первым испытанием для словацкой авиации (Slovenské Vzdušné Zbrane, сокр. SVZ), находившейся еще в стадии формирования. Она была создана на основе 3-го полка чехословацкой авиации, и ее командующим был назначен подполковник ¹ Ян Амбруш (Ján Ambruš). На этот момент в составе SVZ было около трехсот самолетов, доставшихся ей от чехословацкой авиации, в т.ч. 71 истребитель (60 Avia B-534 и 11 Avia Bk-534), 73 разведчика и легких бомбардировщиков Letov Š-328, 14 самолетов-разведчика Aero A-100, а также 74 учебных самолета (41 Praga E-39 и 33 Praga E-241). Несмотря на довольно внушительное количество самолетов, боевая мощь SVZ была низкой из-за нехватки пилотов и экипажей.

Уже в ходе первых боевых столкновений во второй половине 23 марта 1939 г. SVZ понесла свои первые потери, когда венгерской зенитной артиллерией были сбиты два Avia B-534. Оба пилота — надпоручик Ян Свѣтлик (Ján Svetlik) и десятник Штефан Деван (Štefan Devan) — погибли. Еще два Avia B-534 и три Letov Š-328 получили повреждения. Однако основные события развернулись на следующий день.

Утром 24 марта три венгерских CR.32 в районе Унгвара встретили три словацких B-534. В ходе завязавшегося боя два словацких истребителя были сбиты, а третий получил повреждения и совершил вынужденную посадку. Одновременно венгерская зенитная артиллерия сбила южнее Унгвара еще один Š-328.

Затем около полудня девять CR.32 из I/1.V.Szd. перехватили три Š-328 из 12-й эскадрильи (12.letka), которые под прикрытием трех истребителей B-534 из 54-й эскадрильи должны были сбросить бомбы на венгерские позиции в районе Собранце. В результате пилоты «Фиатов» сбили два Š-328 и все три B-534, которые смогли совершить вынужденные посадки. После боя два словацких пилота — Франтишек Гановец (František Hanovec) и Мартин Данигель (Martin Danihel) — также заявили, что успели сбить по одному CR.32, но это не было подтверждено венгерскими данными.

Приблизительно в это же время 15 венгерских бомбардировщиков Ju-86K-2, поднявшихся с аэродрома Дебрецен, совершили налет

¹ Военские звания словацкой авиации и их соответствие званиям Люфтваффе см. в приложении.

на аэродром Спишска-Нова-Вес (Spišská Nová Ves), в 57 км северо-западнее Кошице. В результате бомбежки, по венгерским данным, на земле было повреждено десять самолетов SVZ, а по словацким — только семь.

31 марта короткий военный венгеро-словацкий конфликт завершился тем, что Словакия была вынуждена признать потерю Рутении, включая город Кошице. При этом власти Третьего рейха, несмотря на заключенный «Защитный договор», не предприняли никаких шагов, чтобы помочь Словакии.

К началу лета стало ясно, что Тицо окончательно пошел на союз с фашистами, одновременно добиваясь единоличной власти в стране. В том же году он занял пост президента Словакии и премьер-министром был назначен глава Словацкой народной партии (Slovenská ľudová strana)¹ доктор Войтех Тука (Vojtech Tuka)², а министром обороны стал генерал Фердинанд Цатлос (Ferdinand Castlos)³.

Все это в результате привело к тому, что в словацком офицерском корпусе, который и так не особенно поддерживал авторитарный режим Тицо, значительно усилились антифашистские настроения. Уже в июне пять словацких пилотов перелетели в Польшу и еще столько же в Югославию, а 5 августа 1939 г. Словакию покинул и командующий SVZ подполковник Ян Амбруш. Перебравшись в

¹ В июле 1938 г. в ее составе были сформированы военизированные отряды, получившие название «Гвардия Глинки» («Hlinková Garda»). Одетые в черную униформу, эти подразделения были словацким аналогом немецких СС. К началу Второй мировой войны в составе «Гвардии Глинки» насчитывалось около ста тысяч человек, но к 1943 г. ее численность сократилась до нескольких тысяч человек.

² Родился в 1880 г. После смерти Андрея Глинки (Andrej Hlinka) возглавил созданную тем Народную партию. В 1938 г. чехословацким судом он был приговорен к тюремному заключению. В 1939 г. после того, как Йозеф Тицо стал президентом Словакии, Тука занял пост премьер-министра и министра иностранных дел словацкого правительства. После окончания Второй мировой войны чехословацким судом он был приговорен к смертной казни и в августе 1946 г. повешен в Братиславе.

³ Родился в 1895 г. После начала Словацкого народного восстания он перешел на сторону восставших и 05.09.1944 г. прибыл на занятую ими территорию, где вскоре был арестован. В 1946 г. чехословацким судом он был приговорен к 5 годам тюремного заключения.

Англию, он затем стал командиром 312 Sqdn. RAF, укомплектованного словацкими пилотами. Всего же в годы Второй мировой войны в составе английской авиации служили около 400 словаков и приблизительно 10% из них погибли в боях.

В сентябре 1939 г. Словакия, единственная из всех союзников Третьего рейха, приняла участие в нападении на Польшу. Конечно, это было весьма скромное участие, поскольку Тицо смог предоставить для этого наземные части общей численностью 35 тыс. человек, двадцать Avia B-534 из 39-й и 45-й эскадрилий и десять Letov Š-328 из 16-й эскадрильи. Истребители сопровождали немецкие Ju-87В, а Letov Š-328, действовавшие в качестве легких бомбардировщиков, поддерживали словацкую пехоту. При этом в ходе боевых вылетов над территорией Польши было сбито два Avia B-534. Пилот одного из них — цыган Вилиам Грун (Viliam Grún) — совершил вынужденную посадку, но, сумев избежать плена, вскоре вернулся в Словакию.

6 сентября пилоты SVZ одержали свою первую победу. В тот день три Avia B-534 из 54-й эскадрильи, которые пилотировали Вилиам Яловяр (Viliam Jaloviar), Франтишек Гановец ¹ и М. Зяран (M. Ziagan), атаковали и сбили в районе г. Прешов (Prešov) польский самолет. Это был R-XIII из 56-й эскадрильи, который, корректируя артиллерийский огонь, залетел на словацкую территорию. Его пилот Порада (E. Porada), успев выпрыгнуть на парашюте, попал в плен, а летчик-наблюдатель Пясецкий (M. Piasecki) погиб.

26 сентября 1939 г. два патрульных Avia B-534 из 39-й эскадрильи, один из которых пилотировал успевший вернуться Грун, пе-

¹ Родился 10.03.1916 г. в г. Банова (Banova). После завершения летной подготовки был направлен в 11-ю эскадрилью, входившую в состав 3-го авиационного полка чехословацкой авиации. Затем Гановец служил в 4-м полку, а после образования Словацкой республики продолжил службу уже в составе 45-й словацкой эскадрильи. В июле — октябре 1941 г. в составе 12-й эскадрильи Гановец участвовал в боях на Восточном фронте, при этом 03.10.1941 г. он едва не погиб, когда его B-534 был сбит немецкой зенитной артиллерией. Летом 1942 г. он прошел переподготовку на Bf-109 и затем в составе 13.(Slow)/JG52 в боях на Восточном фронте одержал пять побед. В октябре 1944 г. в ходе Словацкого национального восстания Гановец одержал еще одну победу, сбив уже немецкий Ju-88. В ноябре 1944 г. он попал в плен и до конца Второй мировой войны находился в немецком лагере для военнопленных.

рехватили польский RWD-8, летевший в Венгрию. После возвращения на аэродром Грун сообщил, что он подбил польский самолет, который якобы совершил вынужденную посадку в районе Прешова. Однако солдаты, посланные в указанный район, не смогли обнаружить никакого самолета. Скорее всего, сразу же после того, как словацкие истребители улетели, польский пилот снова поднялся в воздух и благополучно достиг своей цели.

После завершения польской кампании в SVZ прошла реорганизация, в ходе которой было сформировано три истребительных и разведывательных эскадрильи. На аэродроме Пьештяни (Piešťany), в 60 км северо-восточнее Братиславы, разместились 11-я истребительная эскадрилья, оснащенная Avia B-534, и 12-я истребительная эскадрилья, вооруженная Avia Bk-534. На аэродроме Спишска-Нова-Вес базировались 13-я истребительная эскадрилья и Letov Š-328 из 2-й разведывательной эскадрильи, а 1-я и 3-я разведывательные эскадрильи размещались соответственно на аэродромах Жилина (Žilina) и Нитра (Nitra). Одновременно на аэродроме Тренчанске-Бискупце (Trenčianské Biskupce) в районе города Тренчин была создана авиашкола ¹.

1 мая 1941 г. разведывательные эскадрильи были объединены в 1-ю разведывательную авиагруппу, а истребительные — во 2-ю истребительную авиагруппу.

Сразу же после того, как 22 июня 1941 г. Германия напала на Советский Союз, Тицо предложил направить на Восточный фронт словацкие подразделения. Первоначально Гитлер не хотел этого делать, так как считал, что словаки, будучи славянами, не станут воевать со своими братьями по крови. Однако Тицо настоял, и предложение было принято. С одной стороны, такая настойчивость Тицо объяснялась тем, что он был непримиримым антикоммунистом, но, с другой стороны, он тем самым хотел обязать руководство Третьего рейха вступить за Словакию перед лицом новых территориальных притязаний со стороны Венгрии.

На Восточный фронт были направлены словацкий армейский корпус, состоявший из двух дивизий, а также 12-я и 13-я истребительные эскадрильи, имевшие в своем составе 25 истребителей Avia B-534, 30 Letov Š-328 из 1-й разведывательной авиагруппы и связная

¹ В 1943 г. она была переведена на аэродром Три Дуба (Tri Duby).

эскадрилья из девяти самолетов. Первоначально предполагалось отправить на фронт и 11-ю эскадрилью, но, поскольку после этого на территории Словакии не осталось бы ни одного истребителя, ее было решено оставить на аэродроме Пьештяни.

Пока Letov Š-328 совершали разведывательные полеты и действовали как легкие бомбардировщики, истребители Avia B-534 сопровождали немецкие Hs-126 и вместе с ними атаковали наземные цели. Повреждения, полученные в ходе боевых вылетов, а также нехватка запасных частей и горючего привели к тому, что число самолетов, пригодных для полетов, в словацких эскадрильях стало быстро сокращаться. Уже 25 июля обратно на аэродром Спишка-Нова-Вес вернулась 2-я эскадрилья, передав перед этим все оставшиеся Letov Š-328 в 1-ю и 3-ю разведывательные эскадрильи.

В тот же день советской зенитной артиллерией был подбит Avia B-534 цатника Франтишека Брезины (František Brezina). Самолет получил сильные повреждения и, не дотянув до линии фронта, совершил вынужденную посадку на территории, занятой советскими войсками. От плена Брезину спас цатник Штефан Мартис (Štefan Martis), приземлившийся поблизости. Он вернулся на аэродром Тульчин, в 67 км юго-восточнее Винницы, где тогда базировались 12-я и 13-я эскадрильи, вместе с Брезиной, который сидел на нижнем крыле B-534, держась за стойки верхней плоскости.

27 июля словацкие истребители едва не сбили венгерский CR.42 из 1/3. V.Szd., который без предварительного оповещения прошел над аэродромом Тульчин, где они базировались. По приказу немецкого коменданта аэродрома в воздух поднялись три Avia B-534, но догнать нарушителя смог только один из них. Его пилот Ян Режняк (Ján Režňák)¹, открыв огонь с большой дистанции, лишь незначитель-

¹ Родился 14.04.1919 г. Затем, летая в составе 13.(Slow)/JG52, он с 17.01 по 30.06.1943 г. сбил 32 советских самолета, в т.ч. 15 ЛаГГ-3, семь И-16 и три МиГ-1 и стал лучшим асом SVZ. Режняк был награжден немецкими Железными Крестами 1-го и 2-го классов, Германским Крестом в Золоте (DK-G) и Золотым Знаком за боевые вылеты. В отличие от других пилотов он не участвовал в Словацком национальном восстании. После окончания Второй мировой войны Режняк в качестве инструктора служил уже в чехословацкой авиации. После того как в Чехословакии к власти пришли коммунисты, Режняк сначала в 1948 г. был уволен со службы, а затем в 1951 г. его лишили и лицензии пилота.



**Эскадрилья Avia B-534 перед отправкой на Восточный фронт,
начало июля 1941 г.**



**Словацкий истребитель Avia B-534,
Восточный фронт, лето 1941 г.**

но повредил «Фиат». Венгерское командование потребовало строго наказать словацкого пилота за то, что он не смог определить национальную принадлежность их самолета и потому едва не сбил его. Однако на защиту Режняка встал немецкий комендант аэродрома, отдавший приказ о перехвате, и дело само собой заглохло. На следующий день «Фиаты» 1/3. V.Szd. перелетели на аэродром Аннаполь, расположенный всего в 7 км юго-восточнее Тульчина. Столь близкое соседство сделало свое дело, и никаких инцидентов между словацкими и венгерскими пилотами больше не было.

29 июля 1941 г. пилоты SVZ одержали первую победу на Восточном фронте, когда истребители 12-й эскадрильи сбили И-153.

31 июля практически во всех деталях повторился случай, произошедший 25 июля. Зенитным огнем был подбит и совершил вынужденную посадку за линией фронта Avia B-534 цатника Мартина Данигеля. Цатник Йозеф Дрлицка (Josef Drlicka), совершивший посадку рядом со сбитым самолетом, так же, как и Мартис, вывез Данигеля на крыле своего истребителя. Затем за свои смелые действия Мартис и Дрлицка были награждены немецкими Железными Крестами 2-го класса.

15 августа в Словакию была отозвана 13-я истребительная эскадрилья, а спустя два дня и 3-я разведывательная эскадрилья. После этого на Восточном фронте остались всего две эскадрильи SVZ, которые поддерживали словацкие части, участвовавшие в боях в районе Киева.

В начале сентября 12-я эскадрилья под командованием надпоручика Ивана Галузницы (Ivan Haluznický) прикрывала переправу через Днепр, наведенную немецкими войсками в районе поселка Горностаеполь, в 72 км севернее Киева. 7 сентября десять словацких Avia B-534 вступили в бой с «девяткой» И-16, атаковавшей переправу, и Йозеф Дрлицка и Йозеф Коцка (Josef Kocka) одержали по одной победе. На следующий день три B-534 в ходе боя с парой И-16 сбили еще один советский истребитель.

К середине октября в 12-й эскадрилье осталось всего четыре Avia B-534, а в 1-й разведывательной эскадрилье — три Letov Š-328. Поэтому 17 октября 1941 г. обе эскадрильи были отозваны в Словакию, и первый этап участия SVZ в боях на Восточном фронте завершился. К этому моменту словацкие пилоты совершили 3275 боевых вылетов, из них 1119 пришлось на истребители, которые провели 58 воздушных боев и одержали шесть побед.

В ходе боев стало ясно, что истребители Avia B-534 окончательно устарели и не могут на равных соперничать с новыми советскими истребителями. Поэтому командование Люфтваффе приняло решение вооружить истребительные эскадрильи SVZ своими «Мессершмиттами», для чего требовалось сначала провести переподготовку их летного и наземного персонала.

25 февраля 1942 г. 18 словацких пилотов во главе со стотником Ондреем Думбалой (Ondrej Ďumbala), а также 98 техников были направлены в Данию на аэродром Каруп-Грёве (Karup-Grøve), в 20 км юго-западнее г. Виборга, где базировалась истребительная группа «Тронхейм» (Jagdgruppe Drontheim)¹ под командованием оберст-лейтенанта Рихарда Краута (Richard Kraut). В ее составе специально для подготовки словацких пилотов и техников была сформирована 5.(Slow)/JGr.Drontheim, командиром которой был назначен майор Владимир Кацка (Vladimir Kacka).

В Дании словацкие пилоты освоили истребители Arado Ar-96, Bf-109D и Bf-109E. 6 июля подготовка была завершена, после чего несколько пилотов на полученных Bf-109E совершили перелет по маршруту Каруп — Людвигслуст — Цербст — Лигнитц — Пьештяни, а остальные пилоты и наземный персонал вернулись в Словакию по железной дороге. Все «Мессершмитты» были включены в состав 13-й эскадрильи, которая так и осталась единственной словацкой эскадрилей, вооруженной ими.

Еще до того как эта группа пилотов вернулась из Дании, эскадрилья SVZ снова отправилась на Восток. 13 июня 1942 г. на аэродром Житомир прибыли 11-я истребительная эскадрилья, в составе которой было двенадцать Avia B-534, и 1-я разведывательная эскадрилья, имевшая шесть Letov Š-328. Однако они не были направлены дальше на фронт, а вместе со словацкими охранными частями использовались для борьбы с партизанами.

Подобные задания сильно сказывались на моральном состоянии словаков, и потому в их подразделениях были нередки случаи дезертирства, при этом среди тех, кто перешел на сторону партизан, были один пилот Avia B-534 и один пилот Letov Š-328. Немцы относи-

¹ Сформирована 09.06.1941 г. на основе 3-й истребительной авиашколы (Jagdfliegerschule 3). 08.08.1942 г. была преобразована обратно в 3-ю истребительную авиашколу, которую 07.12.1942 г. переименовали в JG103.

лись к своим союзникам с все более возрастающим недоверием, прозвав их «партизанами № 2».

Уже в октябре 1942 г. 1-я разведывательная эскадрилья вернулась обратно в Словакию. В то же время 11-я эскадрилья, действовавшая с аэродромов Овруч, в 120 км севернее Житомира, и Минск, еще до августа 1943 г. использовалась для борьбы с партизанами. За четырнадцать месяцев эскадрилья потеряла два Avia B-534, которые были сбиты зенитным огнем партизан.

В октябре 1942 г. в 13-ю эскадрилью начали поступать Bf-109E. Всего до конца года из Германии были получены 27 таких истребителей — 17 Bf-109E-4 и по два Bf-109E-1/B, Bf-109E-2, Bf-109E-3, Bf-109E-7 и Bf-109E-7/Trop. Однако радоваться словацким пилотам было особо нечему, так как все эти самолеты были ветеранами еще «битвы за Англию», а некоторые из них имели за своей спиной аварийные посадки.

В том же месяце 13-я эскадрилья во главе с майором Ондреем Думбалой была направлена на Восточный фронт. 27 октября первые семь «Мессершмиттов» — один Bf-109E-3, пять Bf-109E-4 и один Bf-109E-7/Trop — прибыли на аэродром Майкоп, где базировалась II./JG52 гауптмана Йоханнеса Штейнхофа (Johannes Steinhoff)¹. Там 13-я эскадрилья под обозначением 13.(Slow)/JG52 была включена в

¹ В ходе Второй мировой войны он одержал 176 побед, из них 148 — в боях на Восточном фронте и восемь — в ходе вылетов на реактивном истребителе Me-262. Штейнхоф выполнил 993 боевых вылета, в ходе которых его самого сбивали двенадцать раз, при этом он всегда совершал вынужденные посадки, ни разу не воспользовавшись парашютом. 18.04.1945 г. во время взлета с аэродрома Мюнхен-Рием (München-Riem) колесо правой стойки шасси Me-262 оберста Штейнхофа попало в плохо выровненную воронку от бомбы. От удара стойка сломалась, и самолет, завалившись вправо, ударился о взлетную полосу и мгновенно загорелся. «Мессершмитт» вылетел за пределы полосы, прополз на животе около 50 метров и остановился. От огня начали взрываться снаряды бортовых пушек и ракеты R4M, подвешенные под плоскостями. Аварийной команде лишь каким-то чудом удалось спасти Штейнхофа, но он получил тяжелейшие ожоги, изуродовавшие его лицо. В 1956 г. он служил в Бундеслюфтваффе ФРГ, заняв затем в начале 70-х должность инспектора (командующего). Генерал-лейтенант в отставке Йоханнес Штейнхоф умер 21.02.1994 г., а 18.09.1997 г. истребительной эскадре JG73 Бундеслюфтваффе ФРГ было присвоено почетное наименование «Штейнхоф».



**«Мессершмитты» из 13-й эскадрильи,
на переднем плане — Bf-109E-4 W.Nr.5244
аэродром Пьештяни, август 1942 г.,**



**Новый Bf-109G-4/R6 из 13.(Slow)/JG52,
на самолете еще нанесен заводской регистрационный код,
аэродром Анапа, весна 1943 г.**

состав JG52. Все самолеты имели стандартные обозначения Люфтваффе, и только коки винтов были окрашены в национальные цвета Словакии (белый — красный — голубой). В ноябре в Майкоп из Словакии прибыли еще пять самолетов, и теперь эскадрилья располагала двенадцатью истребителями.

28 ноября 1942 г. два Bf-109E из 13.(Slow)/JG52 встретились с «тройкой» И-153. В ходе боя словацкие пилоты сбили один советский истребитель, записав на счет эскадрильи первую победу.

5 января 1943 г. Люфтваффе передали словакам Bf-109F-2/4, а старые Bf-109E были постепенно перегнаны обратно в Словакию.

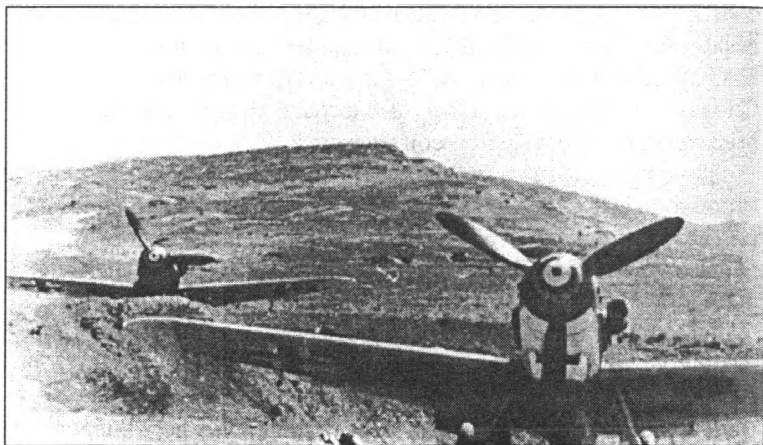
1 февраля в бою в районе Туапсе был сбит Bf-109E, и его пилот цатник Йозеф Дрлицка стал первым пилотом 13.(Slow)/JG52, погибшим в бою ¹.

В конце февраля — начале марта эскадрилья получила новые истребители Bf-109G-2 и G-4. С января до апреля 13.(Slow)/JG52 действовала с аэродромов в Николаеве, Керчи и Тамани, а затем перебазировалась в Анапу.

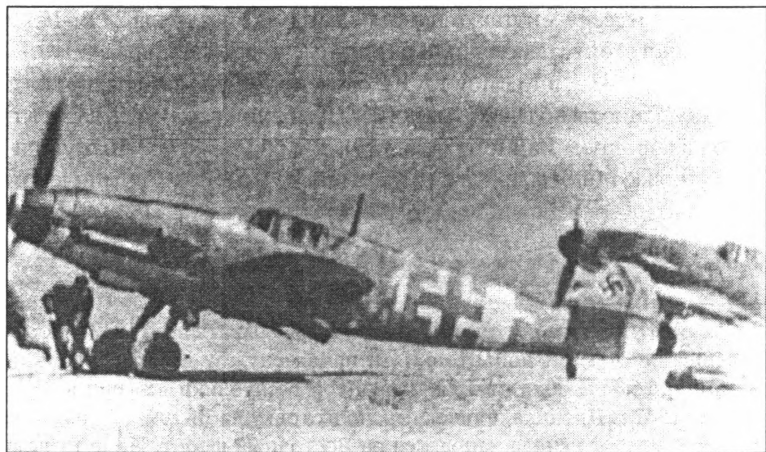
В течение марта пилоты 13.(Slow)/JG52 совершили 111 боевых вылетов, сбив 33 советских самолета. В апреле во время боев на Кубани они выполнили 84 вылета и одержали 43 победы. В мае словацкие пилоты в ходе 90 боевых вылетов сбили 23 советских самолета, при этом в течение месяца эскадрилья не потеряла ни одного «Мессершмитта», в то время как JG52 потеряла 27 Bf-109 и еще 34 истребителя получили различные повреждения.

5 июля 1943 г. в 13.(Slow)/JG52 была проведена замена личного состава. Пилоты во главе с майором Думбалой вернулись в Словакию на аэродром Ваинори (Vainory), а им на замену в Анапу прибыли новые пилоты во главе с капитаном Йозефом Паленичком (Jozef Páleníček), завершившие переподготовку на аэродроме Пьештяни.

¹ Йозеф Дрлицка родился 02.02.1919 г. в г. Пьештяни. В 1937 г. после завершения летной подготовки он начал службу в чехословацкой авиации, а после образования Словацкой республики вступил в SVZ. Весной 1942 г. Дрлицка прошел переподготовку на Bf-109E и в октябре того же года был снова направлен на Восточный фронт. По пути туда его «Мессершмитт» дважды терпел аварию, и в результате Дрлицка прибыл в Майкоп только во второй половине декабря 1942 г. На его счету была всего одна победа, которую он одержал еще 07.09.1941 г.



**Истребители Bf-109G-4 из 13.(Slow)/JG52,
аэродром Анапа, лето 1943 г.**



**Bf-109G-4/R6 из 13.(Slow)/JG52,
аэродром Анапа, лето 1943 г.**

Боевой дух вновь прибывших пилотов, в отличие от прежнего состава эскадрильи, был низким, и многие из них использовали любую возможность, чтобы избежать участия в боях. В сентябре 1943 г. на сторону советских войск перелетели сразу три пилота 13.(Slow)/JG52. 9 сентября дезертировали ротник Антон Матушек (Anton Matušek)¹ и десятник Доброводский (Dobrovodsky), а через день — 11 сентября — за ними последовал десятник Александр Герич (Alexander Gerič)².

В течение лета – осени 1943 г. военно-политическая ситуация в Европе кардинально изменилась. На Восточном фронте вермахт сначала в июле потерпел поражение на Курской дуге, а затем 23 августа советские войска начали крупномасштабное наступление с целью освободить Левобережную Украину. Не лучше для Третьего рейха дела обстояли и на юге Европы. 3 сентября части 13-го английского корпуса высадились на юге Италии в районе Реджо-ди-Калабрия. В тот же день по приказу короля Италии Виктора-Эммануила III был арестован Бенито Муссолини, который возглавлял правительство страны еще с осени 1922 г. Около пяти часов вечера 8 сентября новый глава итальянского правительства маршал Бадольо (Badoglio) на встрече с командующим союзными войсками генералом Дуайтом Эйзенхауэром, состоявшейся на Сицилии, подписал документы о безоговорочной капитуляции Италии и взаимном прекращении огня.

Далее события развивались стремительно. В ночь с 8 на 9 сентября 1943 г. немецкие войска, разоружив итальянские части, заняли ключевые позиции и аэродромы, а 10 сентября вошли в Рим. Уже днем 9 сентября на побережье Салернского залива между городами Салерно и Агрополи начали высадку части 10-го английского и 6-го американского корпусов. 16 сентября части 8-й английской армии, наступавшие на север из Калабрии, смогли прорваться к захваченному плацдарму в районе Агрополи. Немецкому командованию ничего не оставалось, как приказать своим частям отступить. В результате к 25 сентября 1944 г. союзники заняли всю Юж-

¹ Затем он вступил в чехословацкую эскадрилью, которая была сформирована 03.05.1944 г. в Иваново.

² Пройдя подготовку в разведшколе, он в 1944 г. был сброшен на парашюте в Словакии. Герич погиб 29.08.1944 г., когда пытался улететь с аэродрома Пьештяни на тренировочном самолете Praga E-39.

ную Италию, и 13 октября маршал Бадольо объявил, что Италия вступает в войну уже на стороне союзников.

Бомбардировщики 15-й воздушной армии США перебазировались из Северной Африки на аэродромы, расположенные в южно-итальянских провинциях Калабрия, Бразиликата, Апулия и Кампания. Взлетая оттуда, они теперь могли наносить удары по целям в Центральной и Восточной Европе, которые до этого были недоступны для бомбардировщиков, базировавшихся на территории Англии. В западной части Словакии было много промышленных объектов, которые могли стать целями для налетов американских бомбардировщиков.

В такой ситуации словацкое министерство обороны решило отозвать с Восточного фронта 13-ю эскадрилью. 27 октября 1943 г. пилоты эскадрильи, оставив все свои Bf-109G в JG52, прибыли на аэродром Ваинори и 13.(Slow)/JG52 прекратила свое существование. Всего пилоты эскадрильи совершили на Восточном фронте около двух тысяч боевых вылетов и одержали 215 побед, из которых 155 были на счету пилотов первого состава 13.(Slow)/JG52.

Потери 13.(Slow)/JG52 с 14 марта по 22 октября 1943 г.

Дата	Самолет	Пилот
14.03.1943 г.	Bf-109G-2 W.Nr.10473	десятник Изидор Коварик (Izidor Kovárik)
Сбит советскими истребителями. Степень повреждений — 70%.		
21.03.1943 г.	Bf-109G-2 W.Nr.14814	десятник Йозеф Штаудер (Josef Štauder)
Сбит в бою и совершил вынужденную посадку. Степень повреждений — 100%.		
25.03.1943 г.	Bf-109G-2 W.Nr.13743	десятник Ян Режняк
Совершил вынужденную посадку из-за отказа двигателя. Степень повреждений — 75%.		
29.03.1943 г.	Bf-109G-2 W.Nr.14830	десятник Йозеф Янчович (Josef Jančovič)
Сбит советскими истребителями. Степень повреждений — 70%. Пилот получил ранение.		

- 09.09.1943 г. Bf-109G-4 W.Nr.19259 десятник Доброводский
Перелетел на сторону советских войск.
- 09.09.1943 г. Bf-109G-4 W.Nr.19347 ротник Антон Матушек
Перелетел на сторону советских войск.
- 11.09.1943 г. Bf-109G-4 W.Nr.14938 десятник Александр Герич
Перелетел на сторону советских войск.
- 21.09.1943 г. Bf-109G-4 W.Nr.19330 ?
Потерпел аварию во время посадки. Степень повреждений — 35%.
- 22.09.1943 г. Bf-109G-4 W.Nr.14895 ?
Потерпел аварию из-за неисправности шасси. Степень повреждений — 35%.
- 26.09.1943 г. Bf-109G-4 W.Nr.14761 десятник Рудольф Божик
(Rudolf Božík)
Потерпел аварию во время взлета. Степень повреждений — 90%.
- 26.09.1943 г. Bf-109G-4 W.Nr.19532 ?
Потерпел аварию из-за отказа двигателя. Степень повреждений — 40%.
- 29.09.1943 г. Bf-109G-4 W.Nr.14982 десятник Гелетко (Geletko)
Подбит в бою и совершил вынужденную посадку. Степень повреждений — 75%. Пилот получил ранение.
- 06.10.1943 г. Bf-109G-4 W.Nr.19603 ?
Потерпел аварию из-за неисправности шасси. Степень повреждений — 30%.
- 19.10.1943 г. Bf-109G-4 W.Nr.19248 ?
Сбит в бою. Степень повреждений — 100%.
- 22.10.1943 г. Bf-109G-4 W.Nr.14856 ?
Потерпел аварию во время посадки. Степень повреждений — 35%.

Тем временем в структуре SVZ произошли некоторые изменения. Были сформированы 41-я бомбардировочная и 51-я транспортная эскадрильи, оснащенные итальянскими SM.84/84bis и французскими Caudron C.445M. 1-я разведывательная эскадрилья была вооружена немецкими самолетами-разведчиками FW-189A-2. 1 июня 1943 г. была образована 3-я истребительная группа, в которую должны были войти 13-я эскадрилья и вновь созданная 14-я эскадрилья, которая, однако, так никогда и не была сформирована. Одновременно было решено, что пилоты двух остальных истребительных эскадрилий — 11-й и 12-й — должны пройти переподготовку на Ju-87D-5. Это было крайне сомнительным начинанием, поскольку словацкая авиация нуждалась в современных истребителях, а никак уж в устаревших штурмовиках.

Для противовоздушной обороны столицы Словакии Братиславы была сформирована эскадрилья, получившая неофициальное наименование «Дежурная эскадрилья» («Pohotovostná letka»). В ее составе было 12 самолетов — два Bf-109E-1/B, один Bf-109E-2, один Bf-109E-3, шесть Bf-109E-4, один Bf-109E-7/Ггор и два Avia B-534. Было ясно, что с этими устаревшими истребителями эскадрилья вряд ли смогла бы эффективно действовать. Поэтому в рамках так называемой Программы Эйхе («Program Eiche»)¹ в Германии было закуплено двенадцать истребителей Bf-109G-6.

Новые самолеты прибыли в Словакию двумя партиями — 25 января и 20 февраля 1944 г. — и были переданы в 13-ю эскадрилью под командованием надпоручика Владимира Кришко (Vladimír Kriško), которая в конце февраля перебазировалась на аэродром Пьештяни. Эскадрилья была включена в состав противовоздушной обороны Рейха (Reichsluftverteidigung) и в оперативном отношении подчинена 8-й истребительной авиадивизии Люфтваффе (8.Jagddivision) под командованием оберста Готтхарда Хандрика.

¹ Эта программа представляла собой план поставок словацкой армии немецкого вооружения и боевой техники, включая самолеты, на общую сумму 700 млн крон, который был разработан немецкой военной миссией при министерстве обороны Словакии в Братиславе. Всего же в течение 1942 — 44 гг. Словакия закупила 185 самолетов, среди которых было 43 Bf-109, два He-111H-10, два Ju-52/3m, шесть SM.84/84bis и десять Caudron C.445M.

В течение весны 1944 г. словацкие Bf-109G-6 регулярно поднимались по тревоге навстречу соединениям американских бомбардировщиков, которые под сильным истребительным прикрытием совершали налеты на различные цели в Чехии и Австрии. Однако до боев дело так и не доходило, так как словацкие пилоты имели от своего командования секретный приказ: *«В любом случае избегать вступать в бой»*. Этот странный приказ объяснялся тем, что руководство словацкого министерства обороны уже вело тайную подготовку к открытому выступлению против Третьего рейха и которое таким образом хотело сохранить 13-ю эскадрилью для обороны Словакии на случай начала боевых действий против вермахта.

Весной 1944 г. линия Восточного фронта вплотную приблизилась к границам Словакии. 2 мая две пехотные словацкие дивизии под общим командованием генерала Густава Малара (Gustav Malár) были сосредоточены в восточной части Словакии. Они получили название «Восточнословацкая армия» («Východoslovenská armáda») и по плану командования вермахта должны были обеспечить оборону Дукельского и Лупковского перевалов в Западных Карпатах, и тем самым не допустить дальнейшего продвижения советских войск. По плану же готовящегося восстания «Восточнословацкая армия», наоборот, должна была, установив контакт с советским командованием, помочь советским войскам быстрее перейти через Карпаты и войти в Словакию.

Утром 16 июня 169 В-17 и 489 В-24 из 15-й воздушной армии США под прикрытием 290 истребителей пересекли границу Венгрии и, продолжая лететь на север, приближались к словацкой границе. Им навстречу по приказу штаба 8-й истребительной авиадивизии были подняты 80 истребителей. В их числе было шесть Bf-109G-6 из 13-й словацкой эскадрильи, взлетевших в 09.20 с аэродрома Пьештяни, 28 Bf-109G-6 из венгерской 101. V.Osz., поднявшихся с аэродрома Веспрем, и 46 немецких Bf-109G, FW-190A и Me-410, взлетевших с аэродромов в районе Вены.

В ходе воздушных боев, развернувшихся между озером Балатон и Братиславой, венгерские и немецкие пилоты сбили 14 «Либерейторов», шесть Р-38, один Р-47 и один Р-51, потеряв при этом 38 своих самолетов. В то же время словацкие пилоты, выполняя секретный приказ своего командования, в бой так и не вступили. Сначала они с превышением в тысячу метров пролетели над бомбардировщиками, когда те находились еще над территорией Венгрии, а затем «со-

проводжали» соединение, в которое входили 156 В-24D из 47BG. Несмотря на то что «Либерейторы» с 10.12 по 10.21 сбросили на нефтеперерабатывающий завод фирмы «Аполло» («Apollo») в пригороде Братиславы 369 тонн бомб, словацкие истребители так и не атаковали их.

26 июня 154 В-17 и 501 В-24 из 15-й воздушной армии США, сопровождаемые 217 истребителями, снова появились в районе озера Балатон, держа курс на север. В 08.40 с аэродрома Пьештяни по тревоге взлетели восемь Вf-109G-6 из 13-й эскадрильи. Их пилотировали надпоручик Юрай Пушкар (Juraj Puškár), возглавлявший группу, заставники Павол Зеленьак (Pavol Zelenák) и Йозеф Штаудер, и ротники Штефан Оцвирк, Рудольф Божик, Гелетко, Ланг (Lang) и Ямбор (Jambor). Как и 16 июня, словацкие «Мессершмитты» не стали приближаться к боевым порядкам американцев, а держались в стороне от них над своей территорией.

Около 09.00, когда бомбардировщики находились в районе аэродрома Папа, приблизительно в 60 км севернее озера Балатон, их атаковали 30 Вf-109G-6 из 101. V.Osz. Венгерским пилотам удалось сбить три В-24, один Р-38 и один Р-51, потеряв при этом три своих «Мессершмитта». К этому времени по приказу штаба 8-й истребительной авиадивизии Люфтваффе с аэродромов Фельс-ам-Ваграм (Fels am Wagram), в 50 км северо-западнее Вены, и Гётцендорф (Götzendorf), расположенного юго-восточнее Вены, взлетел 51 Вf-109G-6 из II./JG27 и I./JG302.

Воздушные бои начали постепенно смещаться из района Балатон — Вена в сторону юго-западной части Словакии. С аэродрома Фельс-ам-Ваграм были дополнительно подняты 27 двухмоторных Ме-410 из II./ZG1, которые были направлены в район Малацки (Malacky) — Сенец (Senec), расположенный севернее — северо-восточнее Братиславы. Кроме того, с аэродромов Унтершляуерсбах (Unterschläuersbach) и Херцогенаурах, расположенных в районе Нюрнберга, взлетели 28 FW-190A-8 из II./JG300 и 33 Вf-109G-6 из I./JG300, входившие в состав 7-й истребительной авиадивизии Люфтваффе. Ориентируясь по командам операторов наземного наведения, обе эти группы успели прибыть в район южнее Вены приблизительно за 15 минут до появления там американских бомбардировщиков. В результате их атак 15-я воздушная армия США потеряла 30 В-24, два В-17 и два Р-38, при этом собственные потери JG300 составили 13 истребителей.

Казалось, ситуация складывается таким образом, что словацким пилотам снова удастся избежать вступления в бой и вернуться без потерь. Однако дальнейшие события показали, что этим надеждам не суждено было сбыться. 103 В-24 из 459ВG, достигнув г. Нове-Замки (Nové Zámky), расположенного в 80 км восточнее Братиславы, повернули на запад и начали приближаться к столице Словакии. Надпоручик Пушкар, возглавлявший «Мессершмитты» 13-й эскадрильи, решив, что целью «Либерејторов» снова является Братислава, отдал своим пилотам приказ атаковать их. Это была трагическая ошибка, поскольку в действительности целью бомбардировщиков 459ВG был нефтеперерабатывающий завод в районе Вены, расположенный всего в 50 км западнее Братиславы.

В ходе атаки ротник Ланг сбил один В-24D, который упал в районе поселка Мостова (Mostova), в 41 км восточнее Братиславы, а надпоручик Пушкар и ротник Ямбор повредили еще два бомбардировщика. Большого словацким пилотам сделать не удалось, так как их самих атаковали 26 Р-38 из 82FG под командованием майора Филипса (Phillips) и 46 Р-51 из 332FG во главе с майором Гарднером (Gardner). В течение нескольких минут американские истребители сбили шесть словацких Вf-109G-6. Погибли надпоручик Пушкар и ротник Ланг, а ротник Ямбор был расстрелян американцами, пока опускался на парашюте. Ротник Зеленьак получил тяжелое ранение, но все же смог совершить вынужденную посадку в районе города Дунайска-Стреда (Dunajska Streda), в 41 км юго-восточнее Братиславы. В результате к вечеру 26 июня в составе 13-й эскадрильи осталось всего пять «Мессершмиттов»¹.

29 июля 1944 г. под предлогом улучшения «управляемости» было объявлено, что «Восточнословацкая армия» переходит под непосредственное командование немецкой армейской группы «Северная Украина» (Heeresgruppe Nord-Ukraine). При этом словацкое министерство обороны получило указание усилить боеспособность армии, включив в ее состав дополнительное количество противотанковых орудий и самолеты.

27 июля шесть FW-189А-2 из 1-й эскадрильи перебазировались с аэродрома Жилина на полевой аэродром Ишла (Íšla) в районе Прешова. В тот же день с аэродрома Спишска-Нова-Вес, в 50 км

¹ Один Вf-109G-6 был уничтожен еще в начале июня, когда стотник (капитан) Иван Галузницки потерпел на нем аварию.



**Bf-109G-6 W.Nr.161717
ротника Павола Зеленьака из 13-й эскадрильи,
совершивший вынужденную посадку
в районе города Дунайска-Стреда,
26 июня 1944 г.**

западнее Прешова, на полевой аэродром Грабовец (Hrabovec), расположенный в 51 км северо-восточнее Прешова, прибыли 12 Letov Š-328 из 2-й эскадрильи, а пять Avia B-534 и один Bk-534 из 12-й эскадрильи, тоже размещенной на аэродроме Спишска-Нова-Вес, перелетели на полевой аэродром Нижни-Грабовец (Nižný Hrabovec).

Из этих трех эскадрилий была создана «Авиационная группа Восточнословацкой армии» («Skupina vzdušných zbrani Východoslovenskej armády»), которую возглавил майор Юлиус Трнка (Julius Trnka).

1 августа в состав этой группы были переданы и последние четыре Bf-109G-6 из 13-й эскадрильи. В тот же день в 15.05 «Мессершмитты», которые пилотировали ротники Божик, Гановец, Гелетко и Палатицкий, поднялись с аэродрома Пьештяни. После двух промежуточных остановок на аэродромах Три Дуба (Tri Duby) и Спишска-Нова-Вес они в 10.55 3 августа прибыли на полевой аэродром Ишла. При этом во время посадки потерпел аварию Bf-109G-6 ротника Гелетко. Самолет получил тяжелые повреждения и уже не подлежал ремонту. 10 августа во время патрульного вылета вышел из строя двигатель на «Мессершмитте» ротника Божика. Пилоту удалось дотянуть до своего аэродрома, но из-за недостатка запасных частей двигатель отремонтировать не удалось, и самолет уже больше не поднимался в воздух.

29 августа 1944 г. в Словакии началось народное восстание. Немецкое командование осознавало, какую опасность представляет собой «Восточнословацкая армия» в такой ситуации. Штаб армейской группы «Северная Украина» для разоружения и интернирования словацких частей выделил ударную группу майора Энна фон Ринтелена (Enn von Rintelen) и 24-й танковый батальон. Продвижение этих частей и недостаток информации о реальном положении в центральной части Словакии вызвали у командования «Авиационной группы Восточнословацкой армии» серьезные опасения, что их аэродромы могут быть заняты частями вермахта.

В такой ситуации было решено организовать отлет самолетов на советские аэродромы. Между 04.45 и 06.30 31 августа все 26 самолетов группы — двенадцать Letov Š-328, шесть FW-189A-2, пять Avia B-534, два Bf-109G-6 и один Bk-534, на борту которых был 81 человек, перелетели на советские аэродромы в районе Львова, и на этом участие словацких пилотов во Второй мировой войне на стороне Люфтваффе завершилось.

Словацкие асы

Фамилия, имя пилота	Звание	Часть	Победы
Režnák Ján	Rotnik	13.(Slow)/JG52	32
Все победы одержал в период с 17.01 по 30.06.1943 г., в т.ч. на его счету было 15 ЛаГГ-3, семь И-16 и три МиГ-1.			
Kovárik Izidor	Catnik	13.(Slow)/JG52	29
Погиб 11.07.1944 г. во время тренировочного полета.			
Gerthover Ján	Nadporocik	13.(Slow)/JG52	27
Martiš Štefan	Catnik	13.(Slow)/JG52	19
Cyprich František	Porocik	13.(Slow)/JG52	15
Затем в сентябре 1944 г. в ходе Словацкого народного восстания одержал еще две победы, сбив венгерский Ju-52/3m и немецкий Ju-88.			
Ďumbala Ondrej	Major	13.(Slow)/JG52	14
Matúsek Anton	Zastavnik	13.(Slow)/JG52	11
09.09.1943 г. в ходе боевого вылета он на Bf-109G-4 W.Nr.19347 перелетел на советский аэродром.			
Ocvirk Štefan	Zastavnik	13.(Slow)/JG52, 13.letka	10
Kriško Vladimír	Nadporocik	13.(Slow)/JG52	9
В августе 1944 г. он перелетел на сторону советских войск и затем, летая уже в составе советской авиации, сбил три немецких самолета.			
Štauder Josef	Zastavnik	13.(Slow)/JG52, 13.letka	9
Božík Rudolf	Rotnik	13.(Slow)/JG52, 13.letka	8
В ходе Словацкого народного восстания он одержал еще две победы, сбив Ju-88 и FW-189.			
Brezina František		13.(Slow)/JG52	7

Jančovič Josef Desiatnik 13.(Slow)/JG52 7
29.03.1943 г. его Bf-109G-2 W.Nr.14830 был подбит в бою с советскими истребителями. Янчович получил ранение, но все же смог совершить вынужденную посадку. Погиб в ходе последующих боевых вылетов (точная дата неизвестна).

Zeleňák Pavol Zastavnik 13.(Slow)/JG52, 13.letka 7
26.06.1944 г. в бою с P-38 из 82FG и P-51 из 332FG его Bf-109G-6 W.Nr.161717 был подбит. Во время вынужденной посадки в районе г. Дунайска-Стреда, расположенного в 41 км юго-восточнее Братиславы, Зеленьяк получил тяжелое ранение.

Hanovec František Rotnik 13.(Slow)/JG52 5
Затем в октябре 1944 г. в ходе Словацкого народного восстания он одержал еще одну победу, сбив немецкий Ju-88.

Melichac František 13.(Slow)/JG52 5

Pušár Juraj Nadporocik 13.(Slow)/JG52, 13.letka 5
Погиб 26.06.1944 г., когда его Bf-109G-6 был сбит восточнее Братиславы в бою с P-38 из 82FG и P-51 из 332FG.



Пилот 13.(Slow)/JG52, весна — лето 1943 г.

Франтишек Циприх (František Cyprih)



Франтишек Циприх родился 1 октября 1917 г. в местечке Сврциновец (Svrčinovec).

После завершения летной подготовки он начал службу в чехословацкой военной авиации, а затем вступил в словацкую авиацию. В марте 1939 г., летая на истребителе Avia B-534, Циприх принимал участие в венгеро-словацком пограничном конфликте.

В конце июня 1941 г. в составе 13-й истребительной эскадрильи он прибыл на Восточный фронт. После того как 15 августа эскадрилья была отозвана в Словакию, Циприх остался на фронте, перейдя в 12-ю эскадрилью.

Весной 1942 г. он прошел переподготовку на Bf-109E и в октябре того же года в составе 13.(Slow)/JG52 вернулся на Восточный фронт.

Свою первую воздушную победу Циприх одержал 18 января 1943 г., а 30 апреля, сбив ЛаГГ-3, записал на свой счет уже 10-ю победу. В течение 4 мая Циприх сбил два ЛаГГ-3, а 20 июня — два Як-1. 30 июня 1943 г., сбив очередной ЛаГГ-3, он одержал свою 15-ю и последнюю победу на Восточном фронте.

При этом надо отметить, что только восемь его побед имели точное подтверждение, а остальные семь были отнесены к разряду вероятных.

В начале июля 1943 г. Циприх вернулся с Восточного фронта и был назначен инструктором в летную школу, располагавшуюся тогда на аэродроме Три Дуба.

29 августа 1944 г. началось Словацкое народное восстание, и Циприх стал летать в смешанной эскадрилье (Kombinovaná letka), которая была образована на аэродроме Три Дуба. В ее составе было два старых Bf-109E-4 — W.Nr.2787 и W.Nr.5244. При этом боевая ценность этих самолетов была низкой не только из-за их почтенного возраста ¹, но также и из-за нехватки боеприпасов и запчастей.

Первый боевой вылет на них в рамках Словацкого народного восстания состоялся 30 августа 1944 г., когда Циприх на Bf-109E-4 W.Nr.5244 вылетел на разведку в район Жилина — Поважска-Бистрица (Povážská Bystrica). Приземлившись на аэродроме Жилина, он от местных жителей узнал, что в городской синагоге разместился немецкий штаб, а около нее стоит много автомобилей. Циприх сразу поднялся в воздух и, обстреляв автомашины, зажег несколько из них. Затем он атаковал немецкие части на железнодорожной станции Горни Гришов (Horný Hričov) и, израсходовав все боеприпасы, благополучно вернулся на аэродром Три Дуба. Как оказалось, это был его последний боевой вылет на этом «Мессершмитте».

31 августа около 18.00 семь немецких Ju-88А под прикрытием трех Bf-109G-6 совершили первый налет на аэродром Три Дуба. Поскольку аэродром не имел сильной противовоздушной обороны, пилоты «Юнкерсов» смогли без особых помех сбросить бомбы на стоянку самолетов, которую затем обстреляли и «Мессершмитты». В результате были уничтожены четыре самолета — Letov Š-328, FW-58, SM.84bis и Bf-109E-4 W.Nr.5244 ², а еще два — SM.84bis и Avia B-534 — получили повреждения.

¹ Словацкие пилоты получили их еще 02.07.1942 г. на аэродроме Каруп-Грёве в Дании, а затем использовали в боях на Восточном фронте в составе 13.(Slow)/JG52. После того как эскадрилья была оснащена Bf-109F/G, оставшиеся Bf-109E летом 1943 г. перегнали в Словакию, где затем оба этих истребителя были переданы в авиашколу.

² Bf-109E-4 W.Nr.2787 не пострадал, однако из-за отсутствия боеприпасов он практически не летал. 13.09.1944 г. ротник Рудольф Божик совершил на нем разведывательный полет в район Врутки (Vrutky) — Батизовце (Batizovce), а затем 04.10.1944 г. тоже разведывательный вылет в район Тренчин — Пьештяни выполнил Штефан Оцвирк. Вылетая на безоружном истребителе, словацкие пилоты шли на огромный риск, так как была большая вероятность встречи с Bf-109G-6 из JG52, действовавшими с венгерского аэродрома Дьёр. 25.10.1944 г., когда восставшие вынуждены были оставить аэродром Три Дуба, самолет был уничтожен.

2 сентября 1944 г. Циприх должен был облетать самолет Avia B-534 с бортовым номером 217, который был восстановлен на аэродроме Три Дуба. Выполнив короткий испытательный полет, он уже собирался совершить посадку, когда увидел, что наземный персонал аэродрома бежит к укрытиям. Это означало, что к аэродрому приближается вражеский самолет. В этом не было ничего необычного, так как немецкая авиация практически ежедневно атаковала аэродром, кроме того, ежедневно в районе Три Дуба пролетали и транспортные Ju-52. Поскольку нельзя было предугадать, какой самолет приближается к аэродрому — бомбардировщик или транспортный — наземный персонал каждый раз прятался в укрытиях.

Так как Avia B-534 не был оснащен рацией, Циприх попробовал найти вражеский самолет самостоятельно, но в небе вокруг было пусто. Циприх решил, что упустил противника и потому приземлился на краю аэродрома, где в траншеях укрывался наземный персонал. Едва он совершил посадку, как вдали в небе появилась точка — вражеский самолет. Циприх снова взлетел и направился к нему.

Он затем вспоминал:

«Я настиг Ju-52 над Радванью и выполнил первую 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 то же самое со вторым двигателем 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».

Победа, одержанная Циприхом, была не только первой воздушной победой в ходе Словацкого восстания, но, вероятно, и последней в мире победой, которую одержал пилот, летавший на биплане. После посадки Циприх отправился с докладом к полковнику Сингловицу (Singlovic) и был очень удивлен, когда тот встретил его довольно холодно. Полковник задал ему только один вопрос: *«Почему Вы не заставили приземлиться его на нашем аэродроме?»*

Циприх понял, что полковник был прав. Поскольку «Юнкерс» был безоружен, сделать это было не очень трудно. Этот самолет мог пригодиться восставшим, а теперь после вынужденной посадки в районе Баска Быстрицы он превратился в бесполезную грудку металла.

Ju-52/3m, сбитый Циприхом, принадлежал венгерской авиакомпани MALERT. Его пилот лейтенант Дьёрдь Дах (György Gach) затем после войны вспоминал:

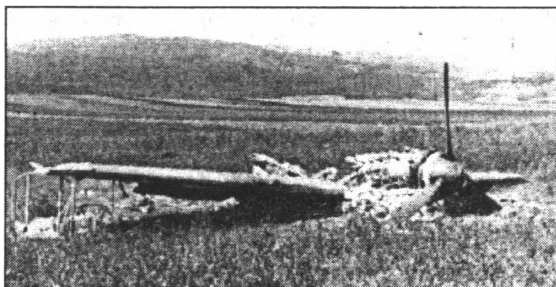
«1 сентября 1944 г. я на Ju-52 вылетел из Колозсвара в Будапешт. Когда мы были над Большой Венгерской низменностью, самолет попал сначала в плотную облачность, а затем в сильную грозу. В результате мы должны были совершить срочную посадку. Когда гроза утихла, мы снова взлетели и без больших проблем приземлились на аэродроме Будаэри¹.

На следующий день, 2 сентября 1944 г., около 08.00 я был разбужен радистом компании MALERT Имре Маслаги (Imre Maszlagi), который сообщил мне, что я должен немедленно прибыть на аэродром. Мы сели на мотоцикл и вскоре уже были на аэродроме. Там меня ждал командир транспортной эскадрильи 102/1. T.f.Szd. капитан Ференц Геленчар (Ferenc Gelencsar). Он указал на Ju-52/3m S.207, который уже стоял на взлетной полосе с работающими двигателями. Геленчар сказал мне, что командир этого самолета Золтан Осланьи (Zoltan Oszlanyi), вероятно, получил пищевое отравление и потому не может лететь. На борту самолета ожидали взлета два высокопоставленных штабных офицера и еще пять пассажиров. Пунктом назначения был польский город Краков».

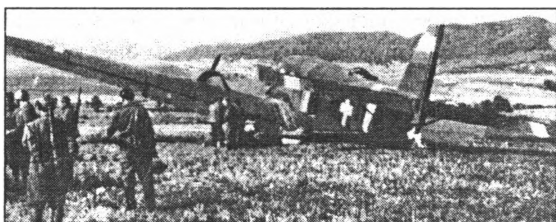
Дах занял место командира, и «Юнкерс» поднялся в воздух. На его борту, кроме пассажиров, были также мешки с почтой и три бочки с высокооктановым авиационным горючим С-4. В экипаж самолета входили второй пилот лейтенант Шандор Фермеш (Sándor Fermes), радист Имре Маслаги и бортиженер Ласло Саки (László Szaky).

Приблизительно на полдороге, когда самолет находился над горами в районе г. Кремница (Kremnica), в 17 км западнее Банска-Бистрицы, его перехватил биплан В-534 с желтой полосой вокруг фюзеляжа. Экипажи 102/1. T.f.Szd. до этого уже много раз встречали в этом районе словацкие самолеты с желтой полосой, обозначающей, что они принадлежат 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 Расположен в нескольких километрах юго-западнее Будапешта.



**Bf-109E-4 W.Nr.5244,
уничтоженный в ходе налета немецких самолетов
на аэродром Три Дуба 31 августа 1944 г.**



**Ju-52/3m S.207 из 102/1. Tf.Szd.,
сбитый Франтишеком Циприхом 2 сентября 1944 г.**



**Взятый в плен экипаж Ju-52/3m,
на переднем плане — его командир лейтенант Дьёрдь Дах,
за ним — второй пилот лейтенант Шандор Фермеш и
бортрадист Имре Маслаги**

Правый двигатель Ju-52 сразу загорелся, и за ним потянулся шлейф плотного дыма. Бортинженер Ласло Саки, сидевший рядом с Дахом, был убит, бортрадист Маслаги 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 вниз, 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, самолет не загорелся.

Вскоре к месту приземления из близлежащей деревни Радвань (Radvan) прибыли двое жителей, которые помогли экипажу и пассажирам выбраться из самолета. Через некоторое время там же появились словацкие солдаты, и все венгры были взяты в плен. Первоначально они содержались в городе Банска-Бистрица, 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. Затем они смогли добраться до венгерской границы и после проверки личностей вернулись в Будапешт.

Вечером 6 сентября на аэродроме Три Дуба приземлились два «Мессершмитта» — Vf-109G-6 W.Nr.161742 ротника Рудольфа Божика и Vf-109G-6 W.Nr.161713 ротника Франтишека Гановеца. Это были самолеты, которые еще ранним утром 31 августа перелетели на советский аэродром во Львове. 5 сентября оба истребителя прибыли на аэродром Торки, а на следующий день им было разрешено вернуться в Словакию. В 17.00 самолеты поднялись в воздух и, совершив перелет на высоте 4000 метров по маршруту Торки — Пшемысль — Три Дуба, через 55 минут приземлились на аэродроме Три Дуба.

Через несколько минут после их прибытия на аэродроме была объявлена тревога — в небе появился немецкий разведчик FW-189. Он летел по прямой на высоте около тысячи метров, фотографируя ангары и самолеты, находившиеся на аэродроме. Через три

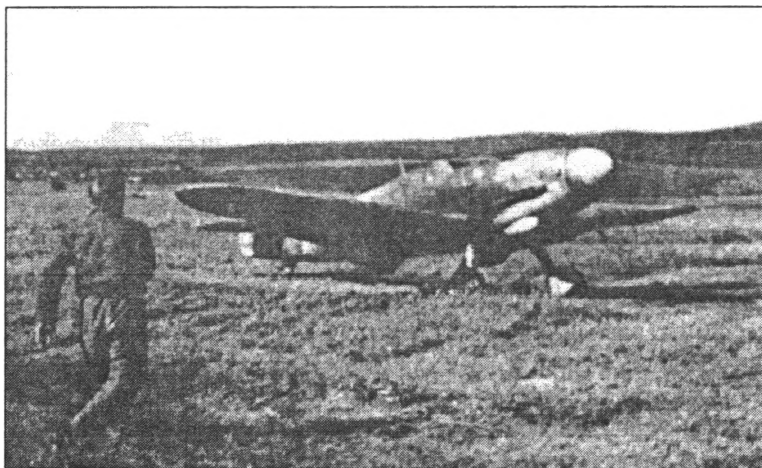
минуты «Фокке-Вульф» повернул в сторону Кремницы, чтобы по кратчайшему пути вернуться на свой аэродром в поселке Нови-Двор (Nový Dvov), в 65 км восточнее Праги. Его экипаж знал, что у восставших нет современных истребителей, и потому чувствовал себя совершенно спокойно. Видимо, поэтому никто из немецких пилотов не заметил две небольшие темные точки, которые появились на горизонте и начали быстро приближаться к ним.

Это были два Вf-109G-6, получившие приказ перехватить разведчик. Поскольку Гановец имел при себе пакет, который он должен был передать генералу Голиану (Golian), место в кабине его «Мессершмитта» занял Циприх. Когда экипаж «Фокке-Вульфа» заметил истребители, было уже поздно. Одна из очередей попала в кабину FW-189, и пилот со штурманом были убиты. Неуправляемый самолет с работающими на полных оборотах двигателями еще некоторое время летел по прямой. Затем он начал постепенно заваливаться набок и, в конце концов, рухнул на лес в районе г. Кремница, в 17 км западнее Банска-Бистрицы, а оба «Мессершмитта» в 18.20 приземлились на аэродроме Три Дуба.

Однако, как и в случае с Вf-109Е, боевая эффективность вновь прибывших Вf-109G-6 была практически снижена до нуля из-за хронической нехватки боеприпасов для 13-мм пулеметов MG131 и 20-мм пушек MG121, которыми они были вооружены. Боеприпасы лишь от случая к случаю доставлялись по воздуху с советских аэродромов. В основном это были патроны и снаряды, собранные советскими трофейными командами на бывших немецких аэродромах. Они уже достаточное время пролежали на открытом воздухе в сырости, и потому бортовое оружие «Мессершмиттов» часто отказывало во время атак.

9 сентября в 07.40 в воздух на Вf-109G-6 W.Nr.161713 поднялся ротник Божик. В районе г. Прьевидза (Previdze), в 40 км западнее Банска-Бистрицы, он трижды атаковал немецкий Ju-88А-4, но так и не смог открыть огонь. Божик был вынужден прекратить дальнейшие атаки и вернуться на аэродром. При этом его «Мессершмитт» получил 26 попаданий, были повреждены гидросистема выпуска шасси и хвостовое оперение. Из-за недостатка запасных частей словацкие механики не смогли отремонтировать истребитель, и он уже больше не использовался в дальнейших вылетах.

8 сентября самолет-разведчик FW-189 сделал подробные фотоснимки аэродрома Три Дуба, и в 16.45 10 сентября под прикрытием



**Vfw-109G-6 W.Nr.161713 ротника Фантишека Гановца
совершил посадку после боевого вылета,
аэродром Три Дуба, 8 сентября 1944 г.**



**Словацкий Vfw-109G-6 на аэродроме Три Дуба,
сентябрь 1944 г.**

«шестерки» Bf-109G-6 его атаковала группа из 29 Ju-87D, Ju-88A и He-111H. Им навстречу на Bf-109G-6 W.Nr.161742 взлетел ротник Божик, при этом уже вскоре после старта, во время набора высоты, на самолете вышла из строя радиостанция. Божик решил атаковать Ju-87D, которые приближались со стороны г. Зволен (Zvolen).

Первоначально бортстрелки «Юнкерсов» приняли «Мессершмитт» Божика за один из собственных истребителей сопровождения, и потому он смог беспрепятственно приблизиться. Однако Божик снова не удалось открыть огонь, и это несмотря на то, что самолет имел полный комплект боеприпасов. В результате ему пришлось действовать, как говорится, «голыми руками» уже под огнем немецких бортстрелков, быстро разобравшихся в том, кто есть кто.

Энергично маневрируя прямо перед Ju-87D, Божик заставил их пилотов изменить курс, и часть бомб легла мимо цели. После этого, чтобы больше не испытывать судьбу, продолжая находиться в воздухе на самолете с отказавшим вооружением, он совершил посадку в районе Тельгарта (Telgárt) и вернулся на аэродром Три Дуба уже после завершения налета.

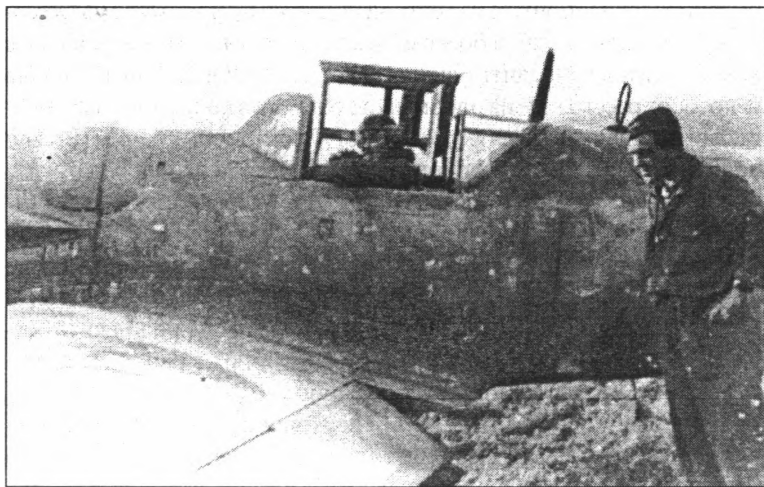
Утром 12 сентября 1944 г. над аэродромом Три Дуба, чтобы сфотографировать результаты налетов, появился разведчик Ju-88D. В 08.10 ему наперехват поднялся Bf-109G-6 W.Nr.161713, который пилотировал Циприх. Из-за острой нехватки боеприпасов «Мессершмитт» имел неполный боекомплект, но Циприху все же удалось в ходе двух атак повредить один из двигателей «Юнкерса». Пролетев некоторое расстояние на одном двигателе, он, в конце концов, совершил вынужденную посадку севернее г. Брезно-над-Гроном (Brezno nad Hronom), и на счет Циприха была записана 17-я победа.

В ночь с 13 на 14 сентября четырнадцать советских транспортных самолетов Ли-2 и С-47 доставили на аэродром Три Дуба в общей сложности 21 тонну различного военного снаряжения, среди которого было и достаточное количество боеприпасов для «Мессершмиттов». В результате словацкие пилоты смогли продолжить боевые вылеты на Bf-109G-6, и 15 сентября Циприх в районе г. Злате-Моравце (Zlatý Moravci), расположенного в 96 км северо-восточнее Братиславы, атаковал немецкую автоколонну. Получив несколько прямых попаданий, один из грузовиков, видимо перевозивший боеприпасы, взорвался.

Одновременно с поставкой боеприпасов для «Мессершмиттов», находившихся в руках восставших, было улучшено и управление



**Подготовка истребителя Bf-109G-6 W.Nr.161713 к вылету,
аэродром Три Дуба, 9 сентября 1944 г.**



**Рудольф Божик в кабине Bf-109G-6 W.Nr.161713,
аэродром Три Дуба, сентябрь 1944 г.**

самолетами в воздухе. Дело было в том, что на аэродроме Три Дуба не было радиостанции, способной поддерживать связь с радиостанциями FuG16, установленными на борту Bf-109G-6 и работавшими в диапазоне ультракоротких волн. Обнаружив в районе Три Дуба — Банска-Бистрица вражеский самолет, посты наземного наблюдения сообщали на аэродром Три Дуба его тип, высоту полета, курс и скорость. После того как словацкий «Мессершмитт» поднимался в воздух, его пилот должен был далее искать противника самостоятельно, что существенно снижало его шансы на успех.

Ситуация изменилась, когда 6 сентября на аэродром Три Дуба с советской территории перелетел FW-189A-2 из бывшей 1-й разведывательной эскадрильи SVZ, в экипаж которого входили пилот ротник Сливка (Slivka) и штурман слободник Мешко (Meško) и на борту которого прибыл майор И. И. Скрипка из штаба маршала Конева. «Фокке-Вульф» был переведен на вспомогательный аэродром Велька-Лука (Velká Lúka) и хорошо замаскирован. С этого момента его радиостанция FuG17 стала использоваться для связи с находившимися в воздухе словацкими Bf-109G-6.

16 сентября наземные посты наблюдения обнаружили очередной вражеский самолет, приближавшийся к аэродрому Три Дуба. В 15.30 в воздух на Bf-109G-6 поднялся ротник Божик, который затем по радио был наведен на немецкий Ju-88. В результате атаки «Юнкерс» загорелся и упал на лес в районе г. Нова-Баня (Nove Banja), расположенного в 50 км юго-западнее Банска-Бистрицы.

В тот же день в 18.05 с аэродрома Три Дуба поднялись три словацких самолета — Avia B-534 заставника Циприха, Bf-109G-6 ротника Божика и Letov Š-328, который пилотировал ротник Крэгенбил (Krähenbiel). В районе поселка Горна-Штубня (Horné Štubňa), в 23 км северо-западнее г. Банска-Бистрица, они из бортового оружия атаковали части 178-й гренадерской дивизии «Татра». При этом «Мессершмитт» Божика был поврежден зенитным огнем, но смог благополучно вернуться на аэродром.

4 октября Божик одержал еще одну победу на Bf-109G-6. Взлетев в 10.30 с аэродрома Три Дуба, он в 18 км западнее Банска-Бистрицы, в районе г. Кремница, атаковал FW-189A из 2./NAGr.16. «Фокке-Вульф» загорелся и упал на землю южнее г. Мартин (Martin), в 41 км северо-западнее Банска-Бистрицы.

25 октября 1944 г. немецкие части вышли к г. Зволен, расположенному в 17 км южнее Банска-Бистрицы. Утром того же дня все

способные подняться в воздух словацкие самолеты, находившиеся на аэродроме Три Дуба, получили приказ перелететь на советские аэродромы. Во время этого перелета был потерян последний словацкий «Мессершмитт», когда над Западными Карпатами в районе Дукельского перевала зенитным огнем был сбит Вф-109G-6 W.№.161742 и его пилот ротник Кубович (Kubovič) погиб.

После поражения Словацкого народного восстания Циприх был в числе тех, кого успели эвакуировать на советских транспортных самолетах. Он вступил в Чехословацкую народную армию, где затем служил в качестве инструктора. В конце Второй мировой войны Циприху было присвоено звание поручика.

Хроника воздушных побед Франтишека Циприха

	Дата	Район*	Тип
1	18.01.1943 г.	Николаев	?
2	31.01.1943 г.	Николаев	Як-1
3	03.02.1943 г.	Николаев	И-153
4	10.02.1943 г.	Николаев	И-153
5	26.03.1943 г.	Николаев	Ил-2
6	29.03.1943 г.	Николаев	ЛаГГ-3
7	19.04.1943 г.	Николаев	ЛаГГ-3
8	21.04.1943 г.	Николаев	ЛаГГ-3
9	27.04.1943 г.	Николаев	И-16
10	30.04.1943 г.	Николаев	ЛаГГ-3
11	04.05.1943 г.	Анапа	ЛаГГ-3
12		Анапа	ЛаГГ-3
13	20.06.1943 г.	Анапа	Як-1
14		Анапа	Як-1
15	30.06.1943 г.	Анапа	ЛаГГ-3
16	02.09.1944 г.	Радвань	Ju-52/3m
17	12.09.1944 г.	Брезно-над-Гроном	Ju-88

* для побед на Восточном фронте указан аэродром, на котором в тот период базировалась 13.(Slow)/JG52.

Испания

Испанские пилоты на Восточном фронте

Испания была единственным государством Европы, в котором нападение Третьего рейха на Советский Союз было встречено с радостью и удовлетворением. Уже вечером 22 июня 1941 г. испанский министр иностранных дел Рамон Серрано Суньер (Ramón Serrano Suñer) предложил немецкому послу в Мадриде послать на Восточный фронт добровольцев *«для участия в Крестовом походе против большевизма»*.

Испанцы, поддерживавшие в 1936 — 39 гг. националистов во главе с генералом Франко, слишком хорошо знали, что Советский Союз оказывал республиканцам военную помощь и посылал своих военных советников, которые активно участвовали в боевых действиях. Поэтому известие о нападении на Советский Союз вызвало среди этой части испанского населения стихийное воодушевление.

24 июня в Мадриде прошли массовая демонстрация и митинг в поддержку Германии. Рамон Серрано Суньер выступил с короткой речью, основным тезисом которой было — «Россия виновна». В ответ собравшиеся, среди которых было много студентов и членов партии фалангистов, начали скандировать «Испания, поднимайся!» («¡Arrriba España!») и «Да здравствует Франко!» («¡Viva Franco!»).

Гитлер принял предложение Испании, надеясь затем привлечь ее к более широкому участию в войне. В то же время со стороны Франко решение об отправке испанских добровольцев на Восточный фронт было частью его хитрой внешней политики. С одной стороны, он продемонстрировал поддержку Германии и Италии и как бы вернул им «долг» за помощь, оказанную во время гражданской войны, а с другой стороны, избежал открытого вступления Испании во Вторую мировую войну. И наконец, он тем самым решал и внутривнутриполитические проблемы, нейтрализовав партию фалангистов, в которой было много недовольных его политикой.

На Восточный фронт было решено отправить пехотную дивизию во главе с бригадным генералом (general de brigada)¹ Анто-

¹ Соответствовало знанию генерал-майора в вермахте.

нио Муносом Грандесом (Antonio Muñoz Grandes) численностью 47 тыс. человек и одну авиационную эскадрилью. При этом было установлено, что их личный состав должен был через определенный промежуток времени заменяться. Как ни странно, но эти подразделения никогда не действовали совместно. Дивизия, которая в вермахте получила обозначение 250-й пехотной дивизии, была направлена на фронт в район Ленинграда, в то время как эскадрилья участвовала в боях на центральном участке Восточного фронта.

23 июля 1941 г. в Мадриде была сформирована 1-я истребительная эскадрилья (1ª Escuadrilla de Caza). В ее составе было 130 человек, в т.ч. 17 пилотов, которые в 1936 — 39 гг. в ходе гражданской войны одержали в общей сложности 79 побед. Командиром эскадрильи был назначен команданте (comandante)¹ Анхель Салас Ларрасабаль (Angel Salas Larrazábal), имевший на своем счету 16 побед.

Хотя большинство испанских пилотов имели опыт полетов на немецких самолетах и знали тактику Люфтваффе, поскольку действовали совместно с «Легионом «Кондор», тем не менее было решено сначала направить их в Германию для дополнительной подготовки. Интересно, что начало нового этапа сотрудничества между испанскими пилотами и Люфтваффе было омрачено неприятным инцидентом, произошедшим в аэропорту Берлин-Темпельхоф, куда 27 июля прибыли пилоты во главе с Саласом. Во время торжественной встречи оркестр почетного караула Люфтваффе неожиданно заиграл не гимн франкистской Испании, а прежний республиканский гимн.

Испанцы были направлены в 1-ю истребительную авиашколу Люфтваффе (Jagdfliegerschule 1)², расположенную на аэродроме Вернойхен, в 25 км северо-восточнее Берлина, и затем в течение двух месяцев проходили там интенсивные тренировки на истребителях Bf-109E. При этом многие из них считали, что такой срок переподготовки был излишне длинным, и настоятельно просили отправить их на фронт.

Уже в августе личный состав 1ª Escuadrilla de Caza принес присягу, принятую в вермахте, но, правда, с одним существенным дополнением. Испанцы поклялись бороться против коммунизма, что

¹ Соответствовало званию майора в Люфтваффе.

² 15.12.1941 г. на ее основе была сформирована учебно-боевая JG101.

подразумевало, что они могли быть использованы только в боевых действиях на Восточном фронте. Одновременно эскадрилья поменяла испанскую форму на форму Люфтваффе с соответствующими знаками различия. Теперь у испанцев только на правом рукаве кителей и шинелей была специальная нашивка, указывающая на их национальную принадлежность, — щит с красной, желтой и красной горизонтальными полосами, соответствующими цветам национального флага, и надписью España.

Поскольку многие испанские пилоты, так же как и пехотинцы, носили голубую рубашку фалангистов, которую было видно из-под кителя, то 1ª Escuadrilla de Caza получила неофициальное наименование «Escuadrilla Azul» («Голубая эскадрилья») ¹, а пехотную дивизию прозвали «División Azul» («Голубая дивизия»). Эскадрилья получила собственное знамя и эмблему, которая повторяла персональную эмблему команданте Хоакина Гарсия Морато (Joaquín García Morato), одержавшего в 1936 — 39 гг. сорок побед и ставшего лучшим асом франкистской авиации в ходе гражданской войны. Эта эмблема представляла собой круг с тремя соколами и надписью «Vista, suerte y al toro», что переводится с испанского, как «Бери быка за рога» ².

5 сентября 1941 г. 1ª Escuadrilla de Caza получила 12 истребителей Bf-109E-7 и 26 сентября прибыла на аэродром Мошны, в 34 км южнее Витебска. На расположенном в 26 км к югу аэродроме Любань базировались штаб JG27 во главе с майором Бернхардом Волгендой (Bernhard Wolgenda) и I./JG27 под командованием гауптмана Макса Добислафа (Max Dobislav) ³. Эскадрилья получила обозначение 15.(Span)/JG27 и вошла в состав 8-го авиакорпуса Люфтваффе под командованием генерала Вольфрама фон Рихтхофена, который во время гражданской войны в Испании командовал «Легионом «Кондор».

¹ Иногда ее также называли «Escuadrilla Expedicionaria» («Экспедиционная эскадрилья»).

² В различных вариациях эмблема Морато стала эмблемой пяти испанских эскадрилий. В настоящее время она является эмблемой 11-го истребительного авиакрыла (Ala de Caza 11) ВВС Испании, которое оснащено самолетами F-18A и базируется на аэродроме Морон де ла Фронтера (Morón de la Frontera).

³ II. и III./JG27 в это время действовали в Северной Африке.

В течение октября 1941 г. — января 1942 г. испанские пилоты участвовали в боях в районе Москвы. Они совершили 460 боевых вылетов, сбив десять советских самолетов и еще четыре уничтожив на земле. Самым результативным в составе 15.(Span)/JG27 стал ее командир команданте Салас, который одержал шесть воздушных побед и еще два самолета уничтожил на земле. В то же время эскадрилья потеряла пять пилотов и один пилот получил ранение.

6 января 1942 г. 1ª Escuadrilla de Caza получила из Мадрида приказ покинуть Восточный фронт и на следующий день перебазировалась в Витебск. 13 февраля испанские пилоты вылетели домой и 4 марта 1942 г. в Мадриде 1ª Escuadrilla de Caza была распущена.

Тем временем 6 февраля на аэродроме Морон де ла Фронтера была сформирована 2ª Escuadrilla de Caza, в составе которой было 150 человек, включая пилотов и наземный персонал. Общее руководство осуществлял команданте Хулио Сальвадор Диас-Бенхумеа, в то время как командиром эскадрильи был назначен капитан (capitan) ¹ Антонио Норьега (Antonio Noriega).

В течение марта — июня пилоты этой эскадрильи, так же как и пилоты 1ª Escuadrilla de Caza, прошли подготовку в 1-й истребительной авиашколе Люфтваффе в Вернойхене. После этого эскадрилья была оснащена новыми истребителями Bf-109F-4 и 8 июня 1942 г. прибыла на аэродром в Орле, на котором базировалась I./JG51 гауптмана Генриха Краффта (Heinrich Krafft) ².

¹ Соответствовало званию гауптмана в Люфтваффе.

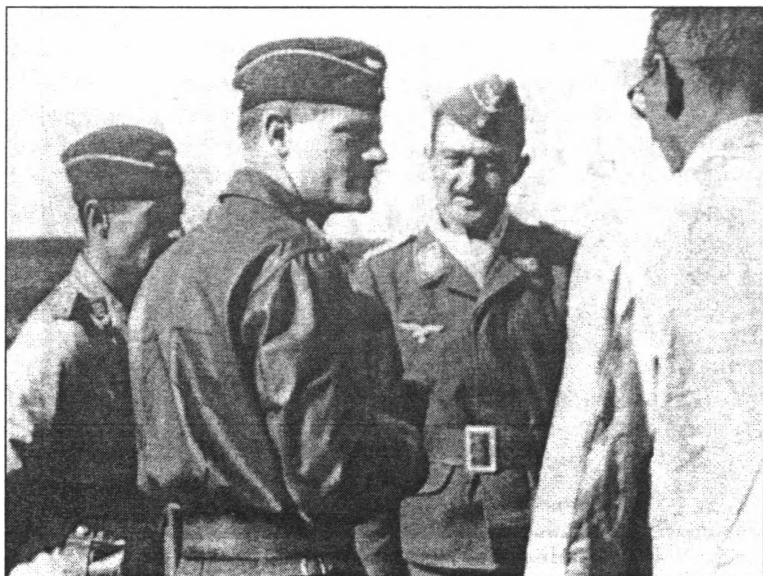
² Родился 13.08.1914 г. в городе Билина (Bilina), в 70 км северо-западнее Праги. В начале 1940 г. лейтенант Краффт прибыл в I./JG51 и 21.05.1940 г. в ходе боев над Францией одержал свою первую победу. 11.11.1940 г. оберлейтенант Краффт был назначен командиром 3./JG51. К началу боев на Восточном фронте на его счету было четыре победы, но уже 18.03.1942 г. после 46 побед он был награжден Рыцарским Крестом. 01.06.1942 г. гауптман Краффт был назначен командиром I./JG51. 14.12.1942 г. его FW-190A был сбит зенитным огнем в районе г. Белый Калининской области и совершил вынужденную посадку рядом с советскими позициями. Краффт оказался в руках пехотинцев и сразу же был избит до полубессознательного состояния. Затем, начав обыскивать Краффта, пехотинцы обнаружили у него на шее под летным комбинезоном Рыцарский Крест. Для них этого было достаточно, чтобы на месте расстрелять немецкого пилота. Всего в ходе Второй мировой войны Генрих Краффт одержал 78 побед, из них 74 в боях на Восточном фронте.



**Пилоты 2ª Escuadrilla de Caza,
Вернойхен, февраль 1942 г.**



**Справа налево: командир JG51 майор Карл-Готфрид Нордманн
(Karl-Gottfried Nordmann), командир 2ª Escuadrilla de Caza майор
Хулио Сальвадор, гауптман Хосе Аранго (Jose Arango),
аэродром Орел, лето 1942 г.**



**Слева направо:
командир II./JG51 гауптман Хартман Грассер (Hartmann Grasser),
командир III./JG51 гауптман Рихард Леппла (Richard Leppla),
гауптман Аранго из 15.(Span)/JG51, переводчик,
лето 1942 г.**



**Испанский унтер-офицер охраняет Bf-109F-4 из 15.(Span)/JG51,
на капоте двигателя — эмблема эскадрильи**

2ª Escuadrilla de Caza была включена в состав JG51 под обозначением 15.(Span)/JG51. В период с 21 июня по 30 ноября испанские пилоты одержали 16 побед, в т.ч. 6 июля они сбили ЛаГГ-3, ДБ-3 и Пе-2, а 27 сентября два Ил-2. За это время эскадрилья потеряла двух пилотов, в т.ч. тенiente (teniente)¹ Антонио Наварро (Antonio Navarro), который погиб в бою 7 августа.

Поскольку было установлено, что срок пребывания испанских пилотов на Восточном фронте будет составлять около шести месяцев, уже в начале сентября на аэродроме Морон де ла Фронтера была сформирована 3ª Escuadrilla de Caza во главе с команданте Карлосом Феррандисом Архонилла (Carlos Ferrandiz Arjonilla).

На этот раз подготовка испанских пилотов проводилась уже не в Германии, а во Франции на аэродроме Сен-Жан-д'Анжели (St.Jean d'Angely), в 54 км юго-восточнее Ла-Рошели, где базировалась учебно-боевая истребительная группа «Восток» (Ergänzungs-Jagdgruppe Ost, сокр. Egr.Ost)² под командованием майора Вернера Андреса (Werner Andres)³.

30 ноября 1942 г. 3ª Escuadrilla de Caza прибыла на Восточный фронт, и на аэродроме в Орле прошла официальная церемония смены личного состава 15.(Span)/JG51. При этом, поскольку прибывшая эскадрилья была не полностью укомплектована, шесть пилотов из 2ª Escuadrilla de Caza остались на фронте. Уже 1 декабря был сбит и попал в плен один из новичков — капитан Андрес Асенси Альварес-Аренас (Andres Asensi Alvarez-Arenas)⁴.

27 декабря 1942 г. испанские пилоты одержали две победы, а затем наступившие сильные морозы заставили их на несколько не-

¹ Соответствовало званию лейтенанта в Люфтваффе.

² Был сформирована 27.01.1942 г. в Кракове на основе учебных эскадрилий JG51, JG52, JG54, JG77 и Sch.G1. 25.11.1942 г. была сначала переименована в Jagdgruppe Ost (JGr. Ost), а затем 04.11.1944 г. — в III./EJG1.

³ Имел на своем счету пять побед, одну из которых одержал на Восточном фронте.

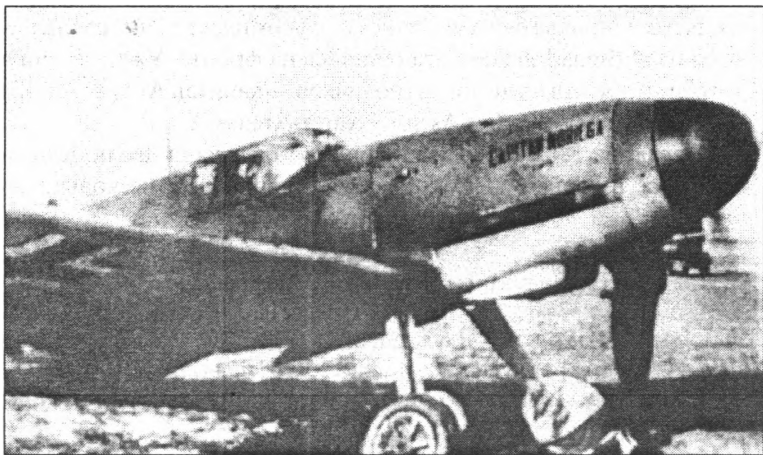
⁴ Родился 21.05.1912 г. В советском плену Асенси пробыл более десяти лет и был освобожден только в 1953 г. После возвращения в Испанию он продолжил военную службу и сделал успешную карьеру, став в результате начальником Генерального штаба испанской авиации. Генерал-лейтенант (general teniente) Андрес Асенси умер 20.12.1987 г.



Bf-109F-2 из 15.(Span)/JG51, лето 1942 г.

**На капоте двигателя — надпись Капо Механико Заро,
а на фюзеляже в хвостовой части — эмблема испанских фалянгистов.**

**У испанских пилотов было традицией давать своим самолетам
имена погибших, и данный истребитель был назван
в честь капрала механика Заро**



Bf-109F-2 из 15.(Span)/JG51,

**на капоте — надпись Capitan Noriega, говорящая о том,
что самолет назван в честь погибшего капитана Антонио Норьеги,
аэродром Орел-Южный, июнь 1942 г.**

дель прекратить боевые вылеты. Однако уже в течение 27 января 1943 г. пилоты 15.(Span)/JG51 сбили четыре Пе-2 и три ЛаГГ-3, а 31 января на их счету был один И-153. 22 февраля испанцы сбили Ил-2 и Ла-5, на следующий день — Ил-2, а 24 февраля они одержали сразу шесть побед. В течение 7 — 10 марта «Мессершмитты» из 15.(Span)/JG51 сбили семь советских самолетов, а 13 марта — два ЛаГГ-3.

В марте 1943 г. в 3ª Escuadrilla de Caza, наконец, прибыли недостающие пилоты, и ветераны 2ª Escuadrilla de Caza смогли отправиться домой. В том же месяце было принято решение оснастить эскадрилью истребителями FW-190A, с радостью встреченные испанскими пилотами. 21 апреля на аэродром Сеща, в 90 км северо-западнее Брянска, где в тот момент размещалась 15.(Span)/JG51, прибыли новые FW-190A-3. После четырехдневной переподготовки эскадрилья продолжила боевые вылеты.

В начале мая в Испании была сформирована 4ª Escuadrilla de Caza, которую возглавил команданте Мариано Куадра Медина (Mariano Cuadra Medina). 16 мая испанские пилоты были направлены во Францию на аэродром Бланьяк (Blagnac), в нескольких километрах северо-западнее Тулузы. Там они в составе 3./JGr.Ost прошли краткий курс подготовки на FW-190A, налетав на нем по пятнадцать часов.

Уже 15 июня первые пилоты 4ª Escuadrilla de Caza прибыли на Восточный фронт, а 8 июля на аэродроме Сеща состоялась официальная церемония смены личного состава 15.(Span)/JG51. К этому времени на общем счету пилотов 3ª Escuadrilla de Caza было уже 64 победы, из которых 29 они одержали, летая на «Фокке-Вульфх». При этом эскадрилья потеряла пять человек, включая двух пилотов: 5 мая погиб тениенте Хуан Роселло Симонет (Juan Roselló Simonet), а 8 июня — тениенте Алехандро Перес (Alejandro Perez).

В составе 4ª Escuadrilla de Caza, кроме ее командира команданте Куадра, было трое пилотов в звании капитана, одиннадцать имели звание тениенте и пятеро звание альфереса (alferez)¹. В дополнение к ним на фронте на некоторое время остались несколько «стариков» из 3ª Escuadrilla de Caza.

¹ Соответствовало званию фенриха или обер-фельдфебеля в Люфтваффе.



Командир JGr. Ost майор Герман Граф (Hermann Graf) приветствует личный состав 4ª Escuadrilla de Caza, аэродром Бланьяк, Франция, май 1943 г.



Пилот из 15.(Span)/JG51, лето 1943 г.

4ª Escuadrilla de Caza оказалась самой успешной из всех испанских эскадрилий, действовавших на Восточном фронте. В июле ее пилоты совершили 391 боевой вылет и сбили 12 советских самолетов, в августе на их счету была 21 победа, в сентябре — 15. При этом иногда в радиозэфире с обеих сторон звучала испанская речь, словно время повернулось вспять и снова шла гражданская война между испанцами. Пилотам 15.(Span)/JG51 пришлось сойтись в бою со своими соотечественниками — бывшими республиканскими летчиками, которые после победы франкистов эмигрировали в Советский Союз и теперь служили в советской авиации.

К октябрю 1943 г. военно-политическая ситуация в Европе претерпела кардинальные изменения — вермахт потерпел поражения в Северной Африке и в сражении на Курской дуге, Италия перешла на сторону союзников и объявила войну Третьему рейху. Видя, что чаша весов все больше склоняется в сторону антигитлеровской коалиции, генералиссимус Франко решил постепенно перейти к политике нейтралитета. В качестве первого шага он в том же месяце приказал отозвать с Восточного фронта «Division Azul», которой к этому времени командовал генерал-лейтенант (teniente general) Эмилио Эстебан Инфантес (Emilio Esteban Infantes). Она была заменена полуторатысячным «Испанским добровольческим легионом» (Legion Española de Voluntarios)¹ под командованием коронеля (coronel)² Наварро (Navarro).

25 ноября 1943 г. 15.(Span)/JG51 перебазировалась на аэродром в Бобруйске. Ноябрь — декабрь прошли для испанских пилотов относительно спокойно, и они сбили всего два самолета. 12 января 1944 г. испанские пилоты одержали свою последнюю победу на Восточном фронте, когда тениенте Франсиско Валиенте (Francisco Valiente) сбил бомбардировщик А-20 Boston.

Всего же пилоты 4ª Escuadrilla de Caza одержали 74 победы, но при этом эскадрилья потеряла половину своего состава — семь пилотов погибли и трое получили тяжелые ранения. Среди погибших был один из лучших асов 15.(Span)/JG51 — тениенте Фернандо Санчес-Архона (Fernando Sanchez-Arjona), успевший одержать на Восточном фронте девять побед.

¹ Его также называли «Голубым Легионом» («Legion Azul»).

² Соответствует званию оберста (полковника).

Тем временем еще в конце ноября 1943 г. в Испании была сформирована 5ª Escuadrilla de Caza во главе с команданте Хавьером Мурсиа Рубио (Javier Mursia Rubio)¹. Она была направлена во Францию на аэродром Бержерак (Bergerac), в 85 км восточнее Бордо, где тогда базировалась 3./JGr.Ost. Испанские пилоты прошли подготовку на FW-190A, но когда в феврале 1944 г. они прибыли в Бобруйск, то вместо «Фокке-Вульфов» неожиданно получили истребители Vf-109G-6.

В конце февраля западные союзники, и прежде всего США, настаивали на том, чтобы Франко объявил о полном нейтралитете Испании. В результате уже 6 марта 1944 г. «Испанский добровольческий легион» и 5ª Escuadrilla de Caza получили приказ покинуть Восточный фронт². К этому моменту 5ª Escuadrilla de Caza успела совершить 86 боевых вылетов и провести шесть воздушных боев, потеряв при этом одного пилота.

Решение об отзыве с фронта было встречено пилотами без радости, наоборот, когда командир эскадрильи команданте Мурсиа зачитывал приказ из Мадрида, среди пилотов раздавались протестующие возгласы. 15.(Span)/JG51 была тихо расформирована, при этом об истинных причинах ее роспуска в Германии не было объявлено. Пропаганда Третьего рейха, которая в 1941 г. с энтузиазмом описывала прибытие испанских добровольцев, теперь как воды в рот набрала.

26 марта испанские пилоты покинули Бобруйск и вылетели в Испанию, а в апреле вслед за ними по железной дороге отправился и наземный персонал. 24 апреля 1944 г. в Мадриде 5ª Escuadrilla de Caza была официально распущена.

¹ В ходе гражданской войны в Испании он одержал 5 побед.

² При этом некоторое количество испанцев перешло в части СС. В сентябре 1944 г. в г. Клагенфурте, в Австрии из них была сформирована 101-я испанская добровольческая рота СС (Spanische-Freiwilligen-Kompanie der SS 101). В феврале 1945 г. эта рота в составе добровольческой гренадерской дивизии СС «Валлония» (SS Freiwilligen-Panzergranadier Division Wallonien) действовала в Померании. Весной 1945 г. была сформирована 102-я испанская рота СС. В апреле 1945 г. в ходе боев в Берлине испанцы в составе гренадерской дивизии СС «Нордланд» участвовали в ожесточенных боях в районе площади Мёритц (Möritz Platz), где находились здания рейхсминистерств авиации и пропаганды.

Всего в течение 1941 — 44 гг. в составе пяти испанских эскадрилий на Восточном фронте побывали 659 человек, в т.ч. 89 пилотов. Испанские летчики совершили около трех тысяч боевых вылетов и одержали 164 победы. При этом в боях погибли восемнадцать пилотов, двое пропали без вести и один попал в плен.

Эскадрилья	Число побед	Потери, чел.
1ª Escuadrilla de Caza	10	5
2ª Escuadrilla de Caza	16	2
3ª Escuadrilla de Caza	64	6
4ª Escuadrilla de Caza	74	7
5ª Escuadrilla de Caza	—	1
Всего:	164	21



**Командир 5ª Escuadrilla de Caza
майор Хавьер Мурсна Рубио (Javier Mursia Rubio),
аэродром Бержерак, Франция, январь 1944 г.**

Испанские пилоты, одержавшие победы в боях на Восточном фронте

Фамилия, имя пилота	Звание	Часть	Победы
Hevia Gonzalo	Capitan	15.(Span)/JG51	12
Cuadra Medina Mariano	Comandante	15.(Span)/JG51	10
Sanchez-Arjona Fernando Погиб 19.11.1943 г.	Teniente	15.(Span)/JG51	9
Galiván Ramon Juan	Capitan	15.(Span)/JG51	9
Aldecoa Lecanda Vincente	Alferez	15.(Span)/JG51	8
Arango Damaso	Capitan	15.(Span)/JG51	7
Alys Antonio	Capitan	15.(Span)/JG51	6
Azgueta Luis	Teniente	15.(Span)/JG51	6
Lucas Lorenzo	Capitan	15.(Span)/JG51	6
Meneses Bernardo	Teniente	15.(Span)/JG51	6
Salas Larrazábal Angel Еще два самолета уничтожил на земле. Кроме того, в ходе гражданской войны в Испании одержал еще 16 личных побед и одну победу в группе.	Comandante	15.(Span)/JG27	6
Sanchez-Tabenero Manuel	Capitan	15.(Span)/JG51	6
Valiente Francisco 12.01.1944 г. сбил бомбардировщик А-20 Boston, это была не только его последняя победа, но и вообще последняя победа испанских пилотов на Восточном фронте.	Teniente	15.(Span)/JG51	6
Baranano Emilio В т.ч. 27.09.1942 г. он сбил Ил-2.	Teniente	15.(Span)/JG51	4

Cavanilles Jose Погиб 10.01.1944 г.	Teniente	15.(Span)/JG51	4
Llaca Jose	Capitan	15.(Span)/JG51	4
Mateos Jose	Teniente	15.(Span)/JG51	4
Perez Juan Manuel	Teniente	15.(Span)/JG51	4
Bayo Carlos Alessandri Еще один самолет уничтожил на земле. Кроме того, в ходе гражданской войны в Испании одержал еще 10 побед.	Capitan	15.(Span)/JG27	3
Calleja Rafael	Teniente	15.(Span)/JG51	3
Ferandiz Arjonilla Carlos	Comandante	15.(Span)/JG51	3
Galarza Felipe	Comandante	15.(Span)/JG51	3
Guibert Javier	Alferez	15.(Span)/JG51	3
Martinez Miguel	Teniente	15.(Span)/JG51	3
Beriain Francisco	Alferez	15.(Span)/JG51	2
Escalante Gerardo	Teniente	15.(Span)/JG51	2
Escude Ramon	Teniente	15.(Span)/JG51	2
Frutos Juan	Capitan	15.(Span)/JG51	2
Perez Alejandro Погиб 08.06.1943 г., когда его FW-190A-3 был сбит в бою.	Teniente	15.(Span)/JG51	2
Robles Anres	Teniente	15.(Span)/JG51	2
Salvador Diaz-Benjumea Julio Кроме того, в ходе гражданской войны в Испании одержал еще 23 личные победы и одну победу в группе.	Capitan	15.(Span)/JG51	2

Arango Jose	Capitan	15.(Span)/JG51	1
Arraaiza Javier	Teniente	15.(Span)/JG51	1
Bengoa Fernando	Alferez	15.(Span)/JG51	1
Bengoechea Manuel	Capitan	15.(Span)/JG51	1
Chicharro Luis Погиб 21.08.1943 г.	Alferez	15.(Span)/JG51	1
Garret Federico	Teniente	15.(Span)/JG51	1
Ibarreche Arriada Esteban Кроме того, в ходе гражданской войны в Испании одержал еще семь побед.	Teniente	15.(Span)/JG27	1
Lacruz Carmelo 27.09.1942 г. сбил Ил-2.	Teniente	15.(Span)/JG51	1
Lafuente	Alferez	15.(Span)/JG51	1
Luca Ramon	Teniente	15.(Span)/JG51	1
Medrano Luis	Teniente	15.(Span)/JG51	1
Navarro Antonio Погиб 07.08.1942 г.	Teniente	15.(Span)/JG51	1
Pareda Enrique Погиб 21.10.1943 г.	Teniente	15.(Span)/JG51	1
Recasens Jose	Alferez	15.(Span)/JG51	1
Rifolles Jose Maria	Teniente	15.(Span)/JG51	1
Roselló Simonet Juan	Teniente	15.(Span)/JG51	1

05.05.1943 г. его FW-190A-3 был сбит. Роселло успел выпрыгнуть на парашюте, но тот по какой-то причине не раскрылся, и он погиб.

Serra Carlos	Capitan	15.(Span)/JG51	1
Serra Salvador	Capitan	15.(Span)/JG51	1
Urqiola Antonio	Teniente	15.(Span)/JG51	1



**Гауптман Хуан Рамон Галиван (Juan Ramon Galiván)
из 3ª Escuadrilla de Caza около своего «Мессершмитта»,
аэродром Орел, 20 февраля 1943 г.**

Анхель Салас Ларрасабаль (Angel Salas Larrazábal)



Анхель Салас Ларрасабаль родился 10 октября 1906 г. в городе Ордуна (Orduna) в провинции Бискайя. В 1921 г. в возрасте пятнадцати лет он поступил в артиллерийскую академию и в 1926 г. закончил ее в звании тенiente (лейтенанта).

В 1927 г. Салас перешел в военную авиацию. Он прибыл на аэродром Куатро Виентос (Cuatra Vientos), расположенный недалеко от Мадрида, где затем в 1928 г. прошел подготовку как летчик-наблюдатель. В следующем году тенiente Салас был направлен в авиашколу Алкало де Хенарес (Alcalo de Henares), которую закончил в 1930 г. После этого он уже в качестве пилота был включен в состав эскадрильи армейской авиации, которая была оснащена истребителями Мартинсайд F.4 (Martinsyde) и базировалась на аэродроме Хетафе (Getafe), в 10 км южнее Мадрида.

В конце 1930 г. в результате попытки военного мятежа, которую на аэродроме Куатро Виентос предприняла группа офицеров во главе с Рамином Франко (Ramun Franco) и Идальго де Сиснеросом (Hidalgo de Cisneros), испанская армейская авиация была расформирована. Весь личный состав эскадрильи, в которой служил Салас, был частично откомандирован в армейские части и частично включен в состав авиации.

Салас был направлен в Марокко, где сначала служил в Тетуане, а затем в небольшом местечке Сиди-Ифни (Sidi Ifni) на побережье Атлантического океана. В феврале 1936 г. ему было присвоено

звание капитана. В июле 1936 г. он служил в Кабо Хуби (Cabo Juby) в эскадрилье, оснащенной самолетами Fokker VII.

К этому времени Испания стояла уже на грани гражданской войны. Еще в январе 1930 г. король Альфонсо XIII решил вернуться к альтернативной системе выборов. Однако власти не сумели удержать под контролем левое крыло социалистических республиканских партий, чье влияние быстро возрастало. В апреле 1931 г. на муниципальных выборах с подавляющим большинством победили республиканцы, и король Альфонсо XIII покинул страну.

Премьер-министром временного правительства Испании стал Алкала Самора (Alcala Zamora). Правительство оказалось слабым и было не способно поддерживать порядок в стране. По Испании прокатилась волна погромов, во время которых сторонники республиканцев сжигали и грабили церкви и монастыри, были убиты сотни католических священников, которых распинали прямо на дверях их храмов.

В июне 1931 г. был избран парламент, большинство в котором получили социалистические партии. Премьер-министром стал представитель левых партий Мануэль Асана (Manuel Azana), а Самора, пытавшийся проводить умеренную центристскую политику, в декабре 1931 г. стал президентом Испании. В августе 1932 г. генерал Хосе Санхурхо (Jose Sanjurjo) попытался поднять военный мятеж. Однако он без труда был подавлен властями, а сам генерал вынужден был бежать в Португалию.

На выборах в ноябре 1933 г. победу одержала консервативная католическая партия во главе с Хосе Мария Хиль Роблесом (Jose Maria Gil Robles). И в октябре 1934 г. теперь уже левые социалисты вместе с каталонскими националистами и шахтерами Астурии попытались свергнуть правое правительство. Попытка революции была жестоко подавлена властями, опирающимися на поддержку правых партий, а бывший премьер-министр Асана был отправлен в тюрьму.

Надеясь, что в стране сформировались умеренные центристские силы, которые смогут прекратить противостояние между непримиримыми сторонниками левых и правых партий, президент Самора назначил на 18 февраля 1936 г. новые выборы в испанский парламент. Однако на них снова победил левый Народный фронт, получивший 267 мест из 351, и Асана снова стал премьер-министром. Ситуация в стране начала стремительно ухудшаться.

13 июля был убит бывший министр консервативного правительства и лидер правой оппозиции в парламенте Хосе Кальво Сотело (Jose Calvo Sotelo), которому за два дня до этого открыто угрожал один из левых депутатов. Это стало последней каплей, и 18 июля 1936 г. в двенадцати военных гарнизонах на территории Испании и в пяти гарнизонах в Марокко вспыхнул военный мятеж под руководством генерала Эмилио Молы (Emilio Mola), который видел во главе нового испанского правительства генерала Хосе Санхурхо.

В то утро Салас находился в Мелилье на Средиземноморском побережье Марокко. Узнав о начале мятежа, он решил поддержать генерала Молу и сразу же вылетел в Испанию. Днем 18 июля капитан Салас и еще два пилота, угнав с аэродрома Хетафе в районе Мадрида три истребителя «Брегет-19» (Breguet XIX), перелетели на аэродром города Памплона (Pamplona), расположенного на северо-западе Испании в провинции Наварра. Они думали, что город был уже в руках мятежников, однако оказалось, что это не так, и пилоты были немедленно арестованы и помещены в местную тюрьму. На их счастье, Памплона вскоре действительно перешла в руки националистов и они были освобождены.

Первым заданием капитана Саласа стало поддержание связи между генералом Моллой и генералом Франциско Франко Баамонде (Francisco Franco Baamonde), который был снят республиканцами с поста начальника Генерального штаба испанской армии и направлен генерал-губернатором на Канарские острова. Как только начался мятеж, Франко сразу же прилетел в испанское Марокко, которое было под полным контролем националистов и где находилось около 47 тысяч хорошо обученных солдат. После того как 19 июля самолет, на котором генерал Санхурхо должен был вернуться из Португалии, разбился во время взлета, Франко встал во главе мятежа, быстро оттеснив генерала Молу на второй план.

К 22 июля 1936 г. Испания оказалась разделенной на части. Под контролем республиканцев остались юго-восточные районы, включая Мадрид, Новую Кастилию, Валенсию, Арагон и Каталонию, а также Астурию и Страну Басков вдоль побережья Бискайского залива в районе Овьедо — Сантандер — Бильбао. В руках националистов, которых вскоре стали называть франкистами, была остальная территория страны — Галисия, Леон, Старая Кастилия, Наварра, Эстремадура, а также испанское Марокко и часть Андалусии, включая Севилью и порт Кадис.

Раскол произошел и среди военных. Из 210500 человек, насчитывавшихся в составе испанской армии, авиации, флота и сил общественного порядка, к моменту начала мятежа, по данным испанских историков, приблизительно половина — 112025 человек — сохранила верность республиканскому правительству. Из 5500 человек личного состава авиации примерно 2200, в т.ч. 65% офицерского состава, поддержали мятежников. В то же время 90% технического персонала, рядового и младшего командного состава выступили против, благодаря чему в руках республиканцев из 277 самолетов осталось 214, т.е. 77% всех самолетов испанской авиации.

Довольно распространено мнение о том, что военный мятеж стал неожиданностью для правительства. Однако на самом деле, если республиканцы и не знали конкретной даты его начала, то в том, что он вот-вот может начаться, они отдавали себе полный отчет. В пользу этого утверждения, например, говорит тот факт, что офицеры, механики и рядовой состав авиации, поддерживавшие республиканское правительство, организовали дежурства на аэродромах, чтобы вовремя пресечь возможные выступления. В результате на большинстве аэродромов мятежники получили необходимый отпор.

Так, пилоты и механики аэродрома Лос-Алькасарес (Los Alcazares) взяли штурмом базу гидросамолетов в Сан-Хавиера (San Haviera), захваченную мятежниками, и тем самым спасли от ударов с воздуха корабли, стоявшие в гавани Картахены. Личный состав эскадрилий, базировавшихся на аэродроме Хетафе, при помощи отрядов рабочих подавил выступление расквартированного в том же районе артиллерийского полка, готовившегося расстрелять из своих орудий находившиеся на аэродроме самолеты. Затем в своей книге «Меняю курс» бывший командующий республиканской авиацией Игнасио Сиснерос (Ignasio Sisneros) писал: *«Без преувеличения могу сказать, что летчики, с первых же дней принимая участие в борьбе против мятежников и в воздухе и на суше, содействовали укреплению морального духа республиканцев и доставили большие неприятности врагу. В те дни авиация оставалась организованной и дисциплинированной силой. Она была единственным родом войск, без колебаний вставшим на сторону народа».*

Тем не менее, несмотря на все принятые меры предосторожности, в первые дни в руках мятежников все же оказались аэродромы в Севилье и в Леоне, а также все аэродромы на территории испанского Марокко. При этом во время захвата аэродрома в Тетуане

погиб военный летчик Артуро Альварес Буилха (Arturo Alvarez Builja), являвшийся Верховным комиссаром республиканского правительства Испании в Марокко. Несколько пилотов во главе с команданте Пуэнте Баамонде (Puente Baamonde), оставшиеся верными правительству, были захвачены в плен и затем расстреляны. При этом приказ об их расстреле отдал лично генерал Франко, которому команданте Баамонде приходился двоюродным братом.

Из 63 самолетов испанской авиации, попавших в распоряжение франкистов, большинство находились в испанском Марокко и на юге Испании. Поэтому капитан Салас, оказавшийся на севере Испании в Андалусии, был вынужден начать летать на двухмоторном самолете D.H.89A «Дракон Рапид» (De Havilland «Dragon Rapide»). Это был бывший транспортный самолет, который Хуан де ла Сьерва (Juan de la Cierva) купил у английской авиакомпания «Эйрзуэйс» («Airways Company») и который теперь использовался франкистами в качестве легкого бомбардировщика. Чтобы приспособить его для атак наземных целей, Салас, воспользовавшись помощью своего старого друга капитана Дель Монте (Del Monte), командовавшего артиллерийским арсеналом в Бургосе, установил в носовой части D.H.89A пулемет.

27 июля 1936 г. капитан Салас провел свой первый воздушный бой, встретившись в районе Сомосьерры (Somosierra) с республиканским истребителем «Ньюпор-52» (Nieuport 52). Его «Дракон Рапид» получил два попадания, но Салас продолжал летать на нем еще до середины августа, когда в Бургосе была сформирована небольшая истребительная эскадрилья под командованием капитана Чаморро (Chamorro).

Затем Салас на истребителе «Ньюпор-52» перелетел в Сарагосу и действовал в районе Уэски и Теруэля (Teruel). 23 августа в бою над Теруэлем он одержал свою первую воздушную победу, сбив легкий республиканский самолет. Менее чем за месяц Салас совершил 50 вылетов общей продолжительностью 116 часов и 24 августа с признаками нервного истощения был вынужден лечь в госпиталь в Сарагосе.

В конце августа Салас из госпиталя написал капитану Хоакину Гарсия Морато, спрашивая о том, не мог бы он занять место в его эскадрилье, которая была оснащена немецкими истребителями Heinkel He-51. Морато ответил, чтобы он не надеялся, поскольку

все места в эскадрилье уже заняты, и предложил Саласу попробовать добраться до Севильи, куда, как он слышал, должны были прибыть итальянские истребители Fiat CR.32¹.

Первые итальянские самолеты — 12 истребителей CR.32 и 9 транспортных SM.81 — были доставлены на кораблях в марокканский порт Мелилья. После того как их там собрали, они 13 августа перелетели на аэродром Таблада (Tablada) в пригороде Севильи, где вошли в состав созданного «Испанского иностранного легиона» («Aviación del Tercio»). 20 августа итальянские пилоты одержали первые победы: тененто Кечерелли (Ceccherelli) сбил над Севильей республиканский «Ньюпор-52», а сержанте² Мажистрини (Magistrini) над Кадисом — «Девуатин-372» (Dewoitine D.372). 31 августа над Оропесом (Oropes) недалеко от Мадрида встретились три CR.32 и три D.372. В ходе этого боя итальянцы понесли свои первые потери в Испании, когда были сбиты истребители тенiente Монико (Monico) и сержанте Каstellани (Castellani).

7 сентября в Севилью через порт Виго (Vigo) на Атлантическом побережье Испании были доставлены еще девять «Фиатов». На аэродроме Таблада из 19 CR.32 были сформированы две истребительные эскадрильи «Aviación del Tercio». 1-ю эскадрилью возглавил капитан Винченцо Дегуаль (Vincenzo Degual)³, а 2-ю — капитан Данте Оливера (Dante Olivera).

В начале сентября Салас прибыл на аэродром Таблада. Он предложил итальянцам, чтобы они приняли его в одну из своих эскадрилий, однако те очень недоверчиво отнеслись к нему, как к пилоту. Только после того, как Салас убедительно доказал свой уровень летной подготовки, продемонстрировав в воздухе несколько маневров, которые сами итальянцы не всегда рисковали выпол-

¹ Fabbrica Italiana Automobili Torino, сокр. Fiat — итальянский автомобильный завод в Турине. Saccia Rosatelli, сокр. CR — истребители Розателли. С 1923 г. инженер Целестин Розателли (Celestin Rosatelli) в авиационном отделении «Фиата» занимался проектированием бипланов.

² Звание сержанте (Sergente) в итальянской авиации соответствовало званию унтер-офицера в Люфтваффе, а звание тененте (Tenente) — званию обер-лейтенанта.

³ В боях в Испании одержал 4 победы. 04.11.1936 г. его CR.32 был подбит над Мадридом в бою с И-15. Дегуаль получил ранение, но все же смог дотянуть на горящем самолете до позиций франкистских войск и совершить вынужденную посадку.

нять на CR.32, они приняли его. Вместе с Хоакином Гарсия Морато¹ и Хулио Сальвадором Салас составил испанское звено эскадрильи капитана Дегуаля.

15 сентября капитан Салас совершил первый боевой вылет на CR.32. В тот день 1-я эскадрилья нанесла штурмовой удар по аэродрому республиканцев, уничтожив на земле два «Бреге-19».

¹ Родился в 1904 г. в г. Мелилья (Melilla) на Средиземноморском побережье Марокко. В 1923 г. он начал свою военную карьеру со службы в пехоте. В апреле 1925 г. Морато поступил в гражданскую авиашколу и 06.08.1925 г. получил международный сертификат пилота. Затем он прошел курс пилотирования биплана Avgo 504, и ему была присвоена квалификация военного летчика. Морато был направлен в эскадрилью, оснащенную самолетами DH.9A, и участвовал в боях в Марокко. Там он перешел в эскадрилью, которая была вооружена истребителями «Бристоль» («Bristol») и базировалась в Мелилье. В ее составе он совершил 57 вылетов, налетав свыше ста часов. После этого Морато служил на базе гидросамолетов в Мар Чика (Mar Chica), а затем был переведен в разведывательную эскадрилью, находившуюся на аэродроме Хетафе около Мадрида. В 1929 г. Морато в качестве инструктора был направлен в авиашколу. Притом он сам продолжал учиться и в 1930 г. получил сертификат радиста, а в 1932 г. — авиамеханика. Морато был отличным пилотажником и участником многих соревнований и авиашоу. В октябре 1934 г. он участвовал в подавлении восстания, когда левые социалисты вместе с каталонскими националистами и шахтерами Астурии попытались свергнуть правое правительство Испании. Затем Морато руководил курсами слепых полетов, организованными при Мадридском авиаклубе. Начало гражданской войны застало Морато в отпуске в Англии. Он поддержал генерала Франко и немедленно вылетел во Францию, а уже оттуда прибыл в Бургос. Первую воздушную победу Морато одержал 12.08.1936 г., сбив на истребителе «Ньюпор-52» в районе Антегуэры (Anteguera) республиканский бомбардировщик Вилкерс «Вайлдебест» (Vickers «Vildebest»). 17.08.1936 г. капитан Морато возглавил эскадрилью He-51, сформированную на аэродроме Эскалон дель Прадо (Escalon del Prado) в районе Саламанки. Уже на следующий день он сбил два республиканских самолета — истребитель «Ньюпор-52» и бомбардировщик «Потез-540». После того как в начале сентября испанские эскадрильи He-51 были расформированы, Морато вместе с Хулио Сальвадором и Анхелем Саласом вступил в 1-ю итальянскую эскадрилью и начал летать на CR.32. 11.09.1936 г. он одержал пятую победу, став первым испанским асом. До конца сентября он сбил еще три самолета, в октябре на его счету было три победы, в ноябре в боях над Мадридом — три И-15 и один «Потез-540», и общее число его побед достигло 15. Зимой 1936 — 37 г. Морато вместе с

25 сентября эскадрилья была переброшена на аэродром Талавера (Talavera) для поддержки наступления франкистских войск на Толедо и затем на Мадрид. В тот же день капитан Салас на CR.32 «3-61» одержал свою вторую победу, сбив республиканский бомбардировщик «Потез-540» (Potez P.540)¹. Самолет почти вертикально рухнул на землю, и его экипаж, включая капитана Хоакина

Хулио Сальвадором и Бермудесом де Кастро (Bermudez de Castro) образовал отдельное звено, получившее название «Голубой патруль» («Patrulla Azul»). К 18.02.1937 г. Морато совершил уже 150 боевых вылетов и в 46 воздушных боях одержал 18 побед. 04.05.1937 г. команданте Морато возглавил вновь сформированную истребительную группу 2-G-3. 17.05.1937 г. он был награжден Крестом Святого Фернандо (Cruz Laureada de San Fernando). В сентябре 1937 г. Морато, имевший на своем счету уже 27 побед, был послан в Италию. В декабре он вернулся в Испанию и был назначен командиром 1-й авиабригады, которой были подчинены все авиагруппы, действовавшие на Северном фронте. В июле 1938 г. Морато возглавил новую истребительную группу 3-G-3 и быстро увеличил число своих побед до 35. 03.10.1938 г. едва не стало последним днем в летной карьере Морато, когда его CR.32 был сбит И-16 тениенте Луиса Сирвенто Серилло (Luis Sirvent Cerillo). С большим трудом Морато удалось дотянуть до своей территории и совершить вынужденную посадку. 24.12.1938 г. в 20 км севернее Балагеры пилоты 3-G-3 подбили сразу девять самолетов P-5, три из которых были на счету Морато. Свою последнюю, 40-ю, победу команданте Морато одержал 19.01.1939 г., сбив И-15. Всего в ходе гражданской войны он совершил 511 вылетов общей продолжительностью 1012 часов. 04.04.1939 г. Морато над аэродромом Грикайн (Gricain) выполнял на CR.32 комплекс фигур высшего пилотажа. В тот момент, когда «Фиат» вверх шасси на малой высоте пролетал над аэродромом, у него неожиданно заглох двигатель. Самолет рухнул на землю, и Хоакин Гарсия Морато погиб. В 1950 г. ему посмертно был присвоен титул графа Харамы.

¹ Сразу после начала военного мятежа республиканцы обратились к Франции с просьбой продать военную технику, в т.ч. и 50 «Потезов». К 15.08.1936 г. в Испанию прибыли пять таких самолетов, а в сентябре — еще один. Они составили отдельную эскадрилью, чьи экипажи большей частью были укомплектованы французами. К 05.10.1936 г. четыре «Потеза» были сбиты, а два повреждены, и потому часть французов вернулась домой. 15.10.1936 г. в Испанию прибыли еще шесть «Потезов-542», и их экипажи были уже составлены из испанских и частично советских летчиков. Затем Франция, решив соблюдать нейтралитет по отношению к событиям в Испании, заморозила все военные поставки, и республиканцы, несмотря на то, что внесли аванс за 50 «Потезов», получили только 14 самолетов.

Мелладо (Joaquín Mellado) и тениенте Морено (Moreno), погиб.

В октябре в Испанию прибыла очередная партия CR.32, что позволило сформировать 3-ю эскадрилью. Три эскадрильи «Фиатов» образовали истребительную группу, которая получила название «Кукарача» («La Cucaracha»), что в переводе с испанского означало «таракан». Сами же CR.32, которые в Италии имели официальное название «Фреччия» («Frecchia»), т.е. «стрелок», испанцы прозвали «Чирри» («Chirri») — «сверчок».

В сентябре 1936 г. республиканская авиация через третьи страны получила советские скоростные бомбардировщики СБ, а в октябре 1936 г. из Советского Союза начались массовые поставки истребителей. 13 октября в порт Картахены прибыл транспорт «Старый большевик», доставивший республиканцам артиллерийские орудия, стрелковое оружие, боеприпасы, медикаменты, а также 31 истребитель И-15. 15 октября туда же пришел сухогруз «Карл Лепин», на борту которого было 16 И-15. 16 октября транспорт «Лава Менди» («Lava Mendi») доставил в Картахену еще шесть И-15. 25 октября на пароходе «Комсомол» в порт Аликанте прибыло около пятидесяти И-16. 1 ноября в порт Бильбао на северном побережье Испании пришел транспорт «Андрей» с пятнадцатью И-15.

29 октября 1936 г. республиканские войска начали в районе Мадрида контрнаступление, в ходе которого впервые использовали полученные из Советского Союза бомбардировщики СБ и танки Т-26. Утром четыре СБ совершили внезапный налет на аэродром Таблада около Севильи, и, хотя один из самолетов был поврежден зенитным огнем, их скорость позволила им уйти от CR.32. На обратном пути бомбардировщики в районе Вальдеморо (Valdemoro), в 26 км южнее Мадрида, были обнаружены капитаном Саласом, который на своем CR.32 «3-61» выполнял патрульный полет над линией фронта. Салас сумел набрать высоту и сверху атаковал СБ. Он успел выполнить три атаки до того, как израсходовал весь свой боезапас. По сообщениям с земли, один бомбардировщик загорелся и ушел со снижением на свою территорию. Что с ним произошло далее, франкисты не видели, но, видимо, СБ все же смог дотянуть до своего аэродрома, поскольку эта победа не была засчитана Саласу.

Уже через день контрнаступление республиканцев было остановлено. 31 октября франкистские части снова начали движение к Мадриду и 4 ноября находились уже в 10 км от южных окраин го-

рода. К этому времени на аэродроме Лос-Алькасарес испанскими механиками под руководством советских специалистов было собрано 30 И-15. Из них были сформированы две истребительные эскадрильи, в основном укомплектованные советскими летчиками. С 4 ноября истребители И-15, которых республиканцы называли «Чато» («Chato»)¹, начали участвовать в боях над Мадридом, который подвергался регулярным налетам бомбардировщиков франкистской авиации.

5 ноября 1936 г. девять CR.32, которые возглавлял капитан Маккажо (Massajo), встретили в районе Мадрида приблизительно 15 И-15, сопровождавших два бомбардировщика «Потез-542». Не дожидаясь «пятерки» CR.32, дополнительно вызванной из Талаверы, Маккажо решил атаковать противника. В ходе боя Салас одержал свою третью победу, сбив один И-15. Затем в 5 км южнее Барахаса (Barajas) ему удалось повредить еще два «Чато», но при этом он сам был атакован снизу. Ему удалось уйти из-под огня, только круто спикировав вниз, и затем на предельно малой высоте вернуться на свой аэродром.

После боя франкисты заявили, что сбили семь И-15 и один «Потез-542», а согласно бюллетеню республиканцев было уничтожено пять «Фиатов». В действительности итальянцы потеряли только два CR.32 капитано Маккажо и тениенте Пиколи (Picoli), а республиканская авиация — И-15 лейтенанта П. А. Митрофанова. Советский летчик успел выпрыгнуть из горящего самолета, но из-за малой высоты парашют не успел раскрыться, и он погиб².

6 ноября около 14.00 пять «Фиатов» во главе с капитаном Саласом в районе Мадрида атаковали «семерку» И-15. Саласу удалось подбить один самолет, который, оставляя за собой густой дымный след, скрылся в облаках. Саласу была засчитана четвертая победа, но в то же время, по данным республиканцев, они в тот день не потеряли ни одного «Чато». Вероятно, подбитый И-15 смог благополучно вернуться на свой аэродром.

¹ В переводе с испанского «курносый». Другой советский истребитель И-16 республиканцы прозвали «мухой» («Moska»), а франкисты — «крысой» («Rata»).

² Похоронен в Мадриде. В 1937 г. лейтенант П. А. Митрофанов был посмертно награжден орденом Боевого Красного Знамени.

Утром 13 ноября франкистская авиация попыталась совершить налет на Мадрид. По плану первой к городу в сопровождении трех CR.32 должна была приблизиться тройка итальянских бомбардировщиков Ro.37. В их задачу входило отвлечь на себя внимание противника, поскольку вслед за ними над городом должна была появиться основная ударная группа из пяти Ju-52/3mg во главе с обер-лейтенантом Рудольфом фон Моро (Rudolf von Moreau)¹ и трех испанских He-46, которую сопровождали девять He-51 из 4.J/88 «Легиона «Кондор». Кроме того, бомбардировщики должны были прикрывать еще девять CR.42 — шесть итальянских во главе с капитаном Моска (Moska) и три испанских во главе с капитаном Морато.

Однако на практике все пошло не по плану. Итальянцы запоздали со взлетом, и в результате основная группа, поднимавшаяся с аэродрома Авила (Avila), в 90 км северо-западнее Мадрида, первой достигла города. При этом ее приближение не осталось незамеченным республиканскими постами наблюдения, и над запад-

¹ Родился в 1910 г. в Баварии. Он возглавлял группу из 30 Ju-52/3m, которые в конце июля 1936 г. под видом самолетов транспортных авиакомпаний HISMA и ROWAK через Италию прибыли в г. Тетуан в Марокко. С 29 июля до середины октября 1936 г. эти самолеты доставили из Марокко в Севилью 13500 солдат и 2691 тонну различных грузов, в т.ч. 270 тонн боеприпасов, 44 артиллерийских орудия и 90 станковых пулеметов. Затем в 1942 г. Гитлер сказал, что за это Франко должен поставить памятник Ju-52. 13.08.1936 г. фон Моро совершил первый боевой вылет в качестве бомбардировщика, когда около 17.00 в паре с «Юнкерсом» обер-лейтенанта графа фон Хойоса (von Hoyos) в районе Гибралтара атаковал флагманский корабль республиканского флота броненосный крейсер «Jamie I». В результате попаданий двух 250-кг бомб корабль получил тяжелые повреждения, при этом погибли 50 человек из его экипажа. После того как несколько Ju-52/3m оборудовали вертикальными магазинами для бомб, были сформированы два бомбардировочных звена — «Педрос» («Pedros») во главе с гауптманом фон Моро и «Паблос» («Pablos») во главе с обер-лейтенантом Рудольфом Ёстером (Rudolf Jöster). 23.08.1936 г. «Юнкерсы» во главе с фон Моро совершили первый налет на Мадрид. 06.12.1936 г. во время очередного налета на Мадрид его Ju-52/3mg «22-56» получил несколько попаданий, но фон Моро смог дотянуть до линии фронта и совершить вынужденную посадку уже на франкистской территории. После того как у республиканцев появились советские истребители И-15 и И-16, стало ясно, что «Легион «Кондор» нуждается в современных бомбардировщиках, и в декабре 1936 г. фон Моро был вызван в Германию для консультаций с

ной окраиной города в районе парка Каса де Кампо (Casa de Campo) Ju-52 уже ждали две «шестерки» И-15, которые пилотировали советские летчики. В то же время итальянская группа над северной окраиной Мадрида случайно встретила на пересекающихся курсах с двумя звеньями И-15, которые сопровождали к линии фронта группу самолетов «Бреге-19». Пока немецкие и итальянские бомбардировщики, поспешно сбросив бомбы, уходили обратно, на высоте около 1500 метров между истребителями завязался бой.

Затем обе стороны, как это бывало уже раньше, представили различные сведения о своих потерях и победах. Немецким пилотам были засчитаны четыре победы, итальянцы претендовали на три, и по одному И-15 было на счету Морато и Сальвадора. Трудно сказать, насколько это соответствовало действительности. Имеются данные, что в том бою республиканцы, по крайней мере, потеряли три И-15 и один «Бреге-19». Погибли командир 3-й эскадрильи лейтенант К. И. Ковтун, а также лейтенанты И. Г. Нечипуренко и П. П. Петров¹. По воспоминаниям очевидцев, Ковтун успел выпрыгнуть из горящего самолета. Однако, когда купол парашюта рас-

Герингом. В результате в начале февраля 1937 г. гауптман фон Моро возглавил опытную бомбардировочную эскадрилью «Легиона «Кондор» (Versuchsbombenstaffel 88, сокр. VB/88). В середине февраля пять He-111В-1 «25-1» — «25-5», четыре Do-17Е-1 «27-1» — «27-4» и четыре Ju-86D-1 «26-2» — «26-5» прибыли в Севилью, при этом сам фон Моро летал на He-111В-1 «26-3». Одним из первых заданий VB/88 стал налет на штаб-квартиру советских военных советников в Алкала де Хенарес, который совершили четыре He-111В-1 во главе с фон Моро. В июле 1937 г. на основе VB/88 была сформирована 4./88, уже полностью оснащенная бомбардировщиками He-111, и в конце августа фон Моро вернулся в Германию. После этого он служил в испытательном центре Люфтваффе в Рехлине (Rechlin), расположенном на берегу озера Моритц, в 44 км юго-западнее Нойбранденбурга. Гауптман фон Моро погиб 04.04.1939 г., вероятно, во время испытаний нового пикирующего бомбардировщика Ju-88. В июне 1939 г. он был посмертно награжден Немецким Испанским Крестом в Золоте с Мечами и Бриллиантами (Deutsche Spanien-Kreuz in Gold mit Schweren und Brillanten).

¹ 31.12.1936 г. лейтенанту Карпу Ивановичу Ковтуну, который успел одержать в Испании одну победу, было посмертно присвоено звание Героя Советского Союза, а в начале 1937 г. лейтенанты Иван Галактионович Нечипуренко и Павел Петрович Петров были посмертно награждены орденами Боевого Красного Знамени.

крылся, Ковтуна неожиданно перевернуло вниз головой, и он выскользнул из лямок парашюта. Вероятно, у него не был застегнут нагрудный замок подвесных ремней. Пустой парашют отнесло к позициям франкистов, а Ковтун упал на одну из улиц Мадрида.

В то же время 4. J/88 потеряла четыре He-51, в т.ч. самолеты командира эскадрильи обер-лейтенанта Крафта Эберхардта (Kraft Eberhardt) и командира звена лейтенанта Оскара Хенрици (Oskar Henrici). Эберхардт погиб ¹, когда его «Хейнкель» столкнулся «лоб в лоб» с одним из И-15, пытавшихся атаковать Ju-52. Лейтенанту Хенрици пуля пробила легкое, но он все же смог дотянуть до территории, занятой франкистами, и совершить вынужденную посадку. Когда к месту посадки прибыла помощь, Хенрици был уже мертв, скончавшись от большой потери крови ². Эберхардт и Хенрици стали первыми пилотами «Легиона «Кондор», погибшими в бою. Кроме того, был подбит и «Фиат» капитана Моски, который получил тяжелое ранение, но все же смог совершить аварийную посадку на аэродроме Талавера.

На обратном пути три CR.42 во главе с капитаном Морато обнаружили и атаковали «пятерку» СБ, которая бомбила франкистские позиции в районе Хетафе — Куатро Виентос. В результате капитан Салас одержал свою пятую победу, сбив один из бомбардировщиков, чей экипаж выпрыгнул на парашютах.

19 ноября франкистская авиация провела массированный налет на Мадрид, в котором участвовало около пятидесяти бомбардировщиков — немецкие Ju-52/3mg и итальянские SM.81. Прикрывали их 9 He-51 из J/88 «Легиона «Кондор» и 16 CR.32 из 1-й и 3-й итальянских эскадрилий. Поднятые по тревоге И-15 и И-16 не успели помешать бомбардировщикам, и в результате бомбежки в городе погибли около 400 человек.

В завязавшемся бою капитан Салас повредил И-16, который со снижением ушел на свою территорию. Затем франкисты заявили, что им удалось сбить четыре истребителя, но республиканцы подтвердили потерю только двух. В то же время франкистская авиация потеряла три бомбардировщика (по одним данным, это были Ju-52, а по другим — SM.81) и три «Фиата».

¹ В Испании он успел одержать 7 побед.

² В Испании он успел одержать 4 победы.

Это был последний крупный воздушный бой в районе Мадрида. Погода сильно испортилась, и в конце ноября — декабре 1936 г. происходили лишь эпизодические стычки республиканских и франкистских истребителей, заканчивавшиеся с переменным успехом для сторон. В течение этого периода Морато и Салас, считавшие, что итальянцы недостаточно агрессивны в воздухе, стремились действовать самостоятельно. Однажды капитан Салас, возглавлявший патрульное звено, углубился на территорию республиканцев, тем самым игнорируя приказ тененте колонелло¹ Бономи (Bonomi), командовавшего «Aviacion del Tercio»², не пересекать линию фронта. После того как «Фиаты» вернулись на аэродром, капитан Фажани (Fagnani), возглавивший 1-ю эскадрилью после ранения Дегуаля, попытался арестовать Саласа за нарушение приказа. Морато яростно вступился за него, заявив, что в Испании еще никого не арестовывали за проявленную храбрость. Результатом этих событий стало то, что Морато и Салас решили попытаться сформировать собственные эскадрильи, чтобы быть полностью свободными в действиях.

22 декабря 1936 г. капитан Морато прилетел в Севилью, а 9 января 1937 г. туда же прибыл и Салас. В середине февраля командование «Легиона «Кондор» приняло решение расформировать 4./88. Освободившиеся He-51 были переданы испанцам, которые смогли сформировать на аэродроме Таблада авиагруппу 1-G-2³, в составе которой были три эскадрильи по семь самолетов. Эскадрилью 1-E-2 возглавил капитан Манрике Монтеро (Manrique Montero), 2-E-2 — капитан Салас, а 3-E-2 — капитан Мартин Кампос (Martin Campos).

5 марта перед началом наступления франкистских войск на г. Пособланко (Pozoblanco), в 48 км севернее Кордовы, эскадрилья Саласа была направлена на аэродром Лейн (Lein). Однако оказа-

¹ Звание тененте колонелло (Tenente Colonnello) в итальянской авиации соответствовало званию оберст-лейтенанта в Люфтваффе.

² 31.12.1936 г. по приказу Муссолини вместо него по образцу немецкого «Легиона «Кондор» был сформирован итальянский «Авиационный легион» («Aviazione Legionaria»). 1-я, 2-я и 3-я эскадрильи были переименованы соответственно в 24-ю, 25-ю и 26-ю эскадрильи и составили 26-ю группу (XXVI Gruppo), которая сохранила старое название «Кукарача».

³ Цифра 1 обозначала номер группы, G — Gruppo, а 2 — тип самолета, которым группа была вооружена (He-51). Эскадрильи имели аналогичные обозначения, только буква G была заменена на E (Escuadrilla).

лось, что большой надобности в их присутствии там не было, и в конце марта 2-Е-2 была переброшена в Астурию на аэродром Навия (Navia) на побережье Бискайского залива, где уже базировались легкие бомбардировщики He-46. В начале апреля на Арагонском фронте республиканские войска начали наступление, и 10 апреля все три эскадрильи He-51 прибыли в Сарагосу.

«Хейнкели» были оборудованы подкрыльевыми держателями для шести 10-кг бомб, и в апреле 1937 г. в боях в районе Теруэля Салас впервые использовал для атак наземных целей тактический прием, получивший затем название «цепь». После первого захода лидирующий самолет эскадрильи сразу же занимал место позади замыкающего самолета, который еще только выходил на цель, тем самым эскадрилья образовывала непрерывную цепочку, благодаря чему достигалась большая эффективность атаки.

13 апреля в ходе разведывательного полета Салас обнаружил, что в районе Карраскал (Karrascal) — Санта Куитерия (Santa Quitéria) позиции франкистских войск были окружены противником. Вернувшись в Сарагосу, он немедленно поднялся в воздух уже во главе всей своей эскадрильи, вместе с которой вылетели и восемь He-46. В течение двух часов «Хейнкели» кружили над позициями республиканцев, подавляя пулеметным огнем любые попытки наступления. Когда на самолетах Саласа был полностью израсходован весь боезапас, им на смену пришли He-51 из 1-Е-2 и 3-Е-2, которые еще в течение 1 часа 45 минут атаковали противника. При этом за все это время в воздухе не появился ни один республиканский самолет. В результате республиканская пехота оставила свои позиции и отступила. Как затем стало известно, в результате налетов «Хейнкелей» немецкая интербригада имени Карла Маркса потеряла в тот день только убитыми около четырехсот человек.

16 апреля, когда Салас вместе с двумя He-51 возвращался в Сарагосу после очередного вылета, он обнаружил впереди семь И-15, которые еще только набирали высоту для атаки. Спикировав, он сбил один «Чато», одержав свою шестую победу. В ходе десятиминутного боя республиканским пилотам удалось взять реванш, сбив один «Хейнкель». После этого Салас и второй пилот, круто спикировав, на предельно малой высоте покинули район боя.

К 20 апреля в составе 2-Е-2 остались только четыре пригодных для полетов He-51. На следующий день самолеты были переданы в 1-Е-2, а пилоты эскадрильи во главе с капитаном Саласом на старом

DC-2 вылетели в Севилью. Там они прошли краткосрочный курс пилотажа на немецких бипланах Bü-131 Jungmeister. 30 апреля эскадрилья получила итальянские истребители CR.32 и была переименована в 2-Е-3¹.

4 мая 1937 г. в Кордове была сформирована истребительная группа 2-G-3 во главе с команданте Хоакином Гарсия Морато, в которую вошли 1-Е-3 капитана Хулио Сальвадора и 2-Е-3 капитана Саласа. В течение мая — июня группа участвовала в боях в районе Ла Гранхи (La Granja) и Уэски.

6 июля 1937 г. в районе города Брунет (Brunet), в 24 км западнее Мадрида, республиканцы начали наступление. Его целью было отбросить франкистов от Мадрида, а также отвлечь их силы с Северного фронта, где они вели успешное наступление и 19 июня взяли порт Бильбао. Благодаря значительному количеству советских танков БТ-5 и Т-26, республиканцам удалось в нескольких местах прорвать позиции марокканских частей и взять Брунет. Республиканская авиация, имевшая в районе Мадрида около 60 И-16 и И-15, имела превосходство в воздухе. Чтобы замедлить наступление республиканцев, в район Брунета было переброшено в общей сложности около 150 самолетов франкистской авиации, среди которых были и «Фиаты» 2-G-3.

Постепенно благодаря действиям своей авиации генералу Франко удалось стабилизировать положение. 16 июля его части нанесли контрудар, в районе Брунета начались тяжелые бои, и в последующую неделю город дважды переходил из рук в руки. 25 июля Брунет был окончательно взят франкистскими частями и наступление республиканцев было полностью остановлено. Всего в боях в районе Брунета республиканцы потеряли около 20 тыс. человек и 104 самолета, в то время как потери франкистской авиации составили 23 самолета.

Пытаясь в очередной раз спасти разваливающийся на глазах Северный фронт, командование республиканцев 22 августа 1937 г. начало наступление на Арагонском фронте. Основной удар наносился в районе Бельчите (Belchite) южнее Сарагосы, а в 150 км к югу в районе Теруэля — отвлекающий. При этом оба удара оказа-

¹ Цифра 3 в обозначении эскадрильи означала тип используемого самолета — CR.42.

лись приблизительно равными по силе, и штаб генерала Франко некоторое время не мог определить, какое же из этих двух направлений является главным, в результате чего ему пришлось разделить свои резервы и авиацию.

30 августа республиканцам удалось полностью окружить Бельчите. В течение нескольких дней франкистская авиация поддерживала его гарнизон, сбрасывая над городом контейнеры с боеприпасами и продовольствием.

2 сентября в районе Бельчите «Фиаты» 2-G-3 атаковали группу из 15 И-15. В ходе боя им удалось сбить семь республиканских истребителей. По две победы было на счету Саласа ¹ и Сальвадора, и по одной победе одержали Морато, Хавьер Алльенде (Javier Allende) ² и Кареаха (Kareaga).

После завершения боев в районе Бельчите команданте Морато был послан в Италию. Исполняющим обязанности командира 2-G-3 был назначен капитан Салас, а должность командира 2-E-3 занял капитан Гарсия Пардо (Garcia Pardo) ³. 10 сентября группа была переброшена на аэродром Леон для поддержки начавшегося накануне наступления войск генерала Антонио Аранда (Antonio Aranda).

Вернувшийся в декабре из Италии Морато занял должность командира 1-й авиабригады, которой были подчинены все авиагруппы, действовавшие на Северном фронте, и капитан Салас уже официально был назначен командиром 2-G-3.

9 марта 1938 г. франкистские войска начали наступление на Арагонском фронте в направлении побережья Средиземного моря вдоль реки Эрбо, и 2-G-3 снова прибыла в Сарагосу. Около полудня 12 марта 18 «Фиатов» во главе с Саласом, сопровождавшие бомбардировщики Ju-52/3mg, встретились с 20 И-15. В ходе завязавшегося боя пилоты 2-G-3 сбили пять республиканских истребителей, Салас подбил еще один «Чато», но, поскольку никто не видел его падения, эта победа не была официально ему засчитана. Вскоре в Сарагосу были доставлены обломки И-15, сбитого в том бою капитаном Гарсия Пардо, на которых пилоты 2-G-3 затем стали вести список своих побед.

¹ Они обе не подтверждаются данными республиканцев.

² Всего в ходе гражданской войны он одержал 7 побед.

³ Погиб в 1939 г. в авиакатастрофе. В ходе гражданской войны он одержал 12 побед.

16 марта франкисты вошли в г. Каспе, находившийся уже в 90 км от побережья. 22 марта после короткой паузы наступление возобновилось, и теперь «Фиаты» 2-G-3 поддерживали армейский корпус «Наварра», действовавший севернее реки Эрбо в районе Уэски.

23 марта в 13.15 капитан Салас вместе с Мануэлем Васкесом Сахистасабалем (Manuel Vazquez Sagistazabal)¹ поднялся в воздух, чтобы найти артиллерийскую батарею республиканцев, которая обстреливала понтонную переправу в районе Куинто (Quinto). Вскоре они обнаружили 12 И-15 и, немедленно набрав высоту, атаковали их. Салас и Васкес выполнили несколько атак, но так и не смогли добиться ни одного попадания. На «Фиате» Саласа неожиданно заклинило пулеметы, но, к его счастью, «Чато» уже повернули назад. Поэтому Салас вернулся на аэродром, а Васкес продолжил поиск в одиночку. Ему удалось найти батарею из трех орудий, которая уже готовилась погрузиться на грузовики, чтобы сменить позицию.

Когда Васкес приземлился, оказалось, что группа во главе с капитаном Пардо уже вылетела и на аэродроме остались только два самолета — недавно вернувшегося Саласа и командира 1-E-3 капитана Сальвадора. Поскольку батарея могла в любой момент покинуть свою позицию, времени терять было нельзя. После короткой дозаправки три CR.32 поднялись в воздух и на максимальной скорости направились в район, где Васкес обнаружил батарею. Она была все еще там и в ходе нескольких атак пилоты подожгли все пять грузовиков. При этом один из них, видимо, был загружен снарядами, так как через несколько секунд мощный взрыв разнес его на кусочки.

24 марта группа He-51 и SM.81 совершила налет на Куинто. Ее прикрывали 18 «Фиатов» во главе с Саласом и Vf-109E из 1.J/88 «Легиона «Кондор» под командованием обер-лейтенанта Вольфганга Шеллманна (Wolfgang Schellmann)², которые уже над городом встретились с 11 И-16 и 30 И-15.

¹ Погиб 23.01.1939 г. В ходе гражданской войны он одержал 21 личную победу и одну победу в группе.

² Всего в Испании он одержал 12 побед. 22.06.1941 г. Vf-109E командира JG27 майора Шеллманна был сбит в бою с И-16 в районе г. Гродно. Шеллманн успел выпрыгнуть на парашюте, но что с ним произошло далее, точно неизвестно. По некоторым данным, он попал в плен и спустя два дня был расстрелян органами НКВД. В ходе Второй мировой войны Шеллманн успел одержать еще 14 побед.

В ходе боя республиканцы потеряли семь истребителей: шесть самолетов с номерами СА-006, СА-032, СА-037, СА-052, СС-027 и СС-030, которые пилотировали Антонио Санчес (Antonio Sanchez), Доминго Уэсо (Domingo Hueso), Хесус Перес (Jesus Perez), Виллинс (Villins), Элиас Эрнандес (Elias Hernandez) и Викалс (Vicals), были уничтожены, и лишь один СА-038 Альфредо Деалберта (Alfredo Dealbert) смог совершить вынужденную посадку.

На счету пилотов 1. J/88 были три победы и четыре на счету пилотов 2-G-3. В том бою капитан Салас, сбив один И-15, одержал свою десятую победу. При этом 2-G-3 потеряла только один CR.32 «3-104» и его пилот тениенте Хурадо (Jurado) погиб.

4 апреля 1938 г. Саласу было присвоено звание команданте. Через три дня — 8 апреля — во время атаки позиций республиканских войск севернее Мореллы (Morella) его CR.32 «3-61» получил несколько попаданий. На «Фиате» был пробит маслопровод и давление масла начало быстро падать. В распоряжении Саласа было немного времени, чтобы выбрать площадку для вынужденной посадки, но местность под ним была непригодной для этого. Он уже собрался выпрыгнуть на парашюте, когда заметил небольшой клочок земли, который, казалось, давал ему шанс на более или менее благополучную посадку. Резко бросив самолет вниз, Саласу удалось приземлиться, незначительно повредив при этом только шасси и нижнее левое крыло «Фиата»¹. Оказалось, что он сел на нейтральной территории, всего в полукилometре от командного пункта генерала Антонио Аранда. И генерал, с большим интересом наблюдавший за посадкой, приказал, не теряя времени, доставить пилота и его самолет на свою территорию.

С декабря 1937 г. по апрель 1938 г. пилоты 2-G-3 сбили 40 республиканских самолетов, в результате чего общий счет побед группы увеличился до 82.

¹ Салас начал летать на CR.32 «3-61» (заводской номер 111) еще осенью 1936 г. в составе 1-й эскадрильи капитана Дегуалья. После того как 30.04.1937 г. была сформирована 2-E-3, он продолжил летать на нем. Из-за вынужденной посадки 08.04.1938 г. «Фиат» до 3 июля был на ремонте. 12.11.1938 г. самолет снова был поврежден и вернулся из ремонта в январе 1939 г. Салас летал на CR.32 «3-61» до самого конца гражданской войны и затем еще в течение длительного времени совершал на нем вылеты с аэродрома Хетафе, пока тот не был полностью разрушен в авиакатастрофе.

4 мая самолет команданте Саласа снова был подбит зенитным пулеметным огнем. На «Фиате» был пробит топливный бак, но Саласу все же удалось совершить вынужденную посадку на аэродроме Агуилар (Aguilar), который лишь за несколько дней до этого был захвачен франкистскими войсками. В ходе того же вылета, кроме истребителя Саласа, огнем с земли были повреждены еще три CR.32 из 2-G-3.

31 мая 1938 г. восемь «Фиатов» во главе с Саласом вместе с истребителями 3-G-3 капитана Хавьера Мурсия Рубио ¹ сопровождали бомбардировщики Ju-52/3mg и Ro.37, которые должны были атаковать позиции республиканцев в районе Пуэбло де Вальверде (Pueblo de Valverde). На подходе к цели они столкнулись с 25 И-15 и 10 И-16 и немедленно вступили в бой.

Пилоты CR.32 не только надежно прикрыли бомбардировщики, которые, выполнив задачу, благополучно ушли обратно, но и без потерь со своей стороны сбили восемь И-15 и два И-16. На счету капитана Хулио Сальвадора было два И-15 и один И-16, а капитан Мурсия сбил два И-15. В ходе боя Салас атаковал «Чато», но в тот же момент сам оказался под огнем трех республиканских истребителей. Его «Фиат» был поврежден, получив несколько попаданий, но Салас все же смог вернуться на свой аэродром.

19 июня в 18.00 с аэродрома Эскатрин (Escatryn), в 70 км юго-восточнее Сарагосы, в воздух поднялись десять CR.32 во главе с команданте Саласом. Они имели приказ прикрыть Ju-52/3mg, снова бомбившие позиции республиканцев в Пуэбло де Вальверде.

В ходе вылета «Фиаты» 2-G-3 встретились и вступили в бой с группой из восемнадцати И-15, к которой вскоре присоединилась «девятка» И-16. Салас спикировал на один из «Чато», но так и не смог открыть огонь. Оказалось, что из-за утечки в пневмосистеме самолета механизм спуска пулеметов не работал. Тем не менее Салас продолжал участвовать в бою, выполняя ложные атаки и отвлекая внимание республиканских пилотов на себя. При этом его «Фиат» получил пять попаданий, одна пуля пробила радиатор двигателя.

В ходе боя пилотам 2-G-3 удалось сбить четыре И-15 и два И-16. На счету Хулио Сальвадора были два «Чато», две победы также

¹ В ходе гражданской войны он одержал 5 побед.

одержал Рудольф де Хемрикур¹, сбивший И-15 и И-16. Гарсия Пардо сбил И-16, который сзади пытался атаковать «Фиат» тениенте Гарсия Аристидеса Лопеса (Garcia Aristides Lopez)², и, наконец, Эстебан Ибаррече Арриада³ подбил И-15.

С 10 по 18 июля 1938 г. обе испанские группы, оснащенные CR.32 — 2-G-3 и 3-G-3, — действовали под общим командованием коронеля Гарсия Морато. И Салас воспользовался присутствием своего старого друга, чтобы получить кратковременный отпуск.

25 августа в бою в районе Сахара (Zajar) пилоты 2-G-3 сбили два И-15, которые были на счету Саласа и Сальвадора, потеряв при этом один самолет. Его пилот тениенте Этайо (Etayo) скончал-

¹ Рудольф Шарль граф де Хемрикур де Грюн (Rodolphe Charles de Hemricourt de Grunne) родился 18.11.1911 г. в Брюсселе. После службы в бельгийской армии, которую он проходил в кавалерии, де Хемрикур закончил частную авиашколу и получил лицензию гражданского пилота. В сентябре 1936 г. он прибыл в Испанию и добровольцем вступил во франкистскую армию. В составе пехотной части, сформированной в основном из аргентинцев, де Хемрикур участвовал в боях и 19.11.1936 г. был ранен в правую ногу. В госпитале его соседом оказался раненый испанский летчик, который очень заинтересовался, узнав, что бельгийский дворянин имеет лицензию пилота. В результате после выписки из госпиталя де Хемрикур в декабре 1936 г. прибыл в летную школу на аэродроме Таблада в Севилье, а затем 01.02.1937 г. вошел в состав 3-G-11, которая базировалась в Сарагосе и была оснащена самолетами He-46. Уже в марте он был переведен в 1-G-2 и, летая на He-51, участвовал в боях на Арагонском фронте. 01.11.1937 г. де Хемрикур прибыл в 4-G-12, где летал на легких бомбардировщиках Ro.37, уже 08.12.1937 г. он был назначен в 3-G-3, имевшую на вооружении CR.32, а спустя еще неделю перешел в 2-G-3 капитана Саласа. Свою первую победу он одержал 12.03.1938 г., сбив И-15. 14 августа на счету де Хемрикура был И-16, ставший его 5-й победой, а 3 октября, сбив очередной И-16, он одержал свою 10-ю победу. 02.01.1939 г. де Хемрикур одержал свою 14-ю и последнюю победу в Испании, сбив И-15. В июне 1939 г. он вернулся в Бельгию, и уже в сентябре был мобилизован в бельгийскую армию и направлен в... пехоту. Только в 1940 г. после значительных усилий де Хемрикуру удалось добиться перевода в военную авиацию (Aviation Militaire Belge). Он был послан в авиашколу и после ее окончания в звании второго лейтенанта прибыл в группу 2/12, которая была оснащена английскими истребителями «Харрикейн» Mk.I и базировалась на аэродроме Шаффен (Schaffen). 12.03.1940 г. де Хемрикур перехватил немецкий самолет-разведчик Do-17, но был вынужден прервать атаку из-за нежиз-

ся от тяжелых ранений, полученных в результате неудачной попытки посадить свой горящий «Фиат».

2 сентября 1938 г. в бою в районе Сахара команданте Салас сбил сразу три республиканских бомбардировщика СБ из 4-й эскадрильи 24-й группы (4. *Escuadrilla Grupo 24*) и И-16 командира 1-й эскадрильи той же группы Хосе Мартина Ретондо (*Jose Martin Retondo*)¹. Ретондо успел выпрыгнуть на парашюте, и Салас на своем «Фиате» описывал вокруг него круги, пока не убедился, что он благополучно приземлился. На прощание Салас помахал своему противнику рукой, на что Ретондо ответил ему тем же.

Сбив сразу четыре самолета, Салас довел общее число своих побед до 15. Кроме него, столько побед в ходе одного боевого вы-

данно возникших неполадок двигателя. 10.05.1940 г. немецкие войска начали наступление на Бельгию и уже в первые часы все «Харрикейны» 21/2 были уничтожены на земле. Вместе с остальными бельгийскими пилотами де Хемрикур сначала перебрался во Францию, а затем 20 июня отбыл з Англию на пароходе «Апапа» («Арара»), который 7 июля прибыл в Ливерпуль. После переподготовки де Хемрикур был включен в состав 32 Sqn. RAF. 16.08.1940 г. в бою над Дувром он сбил один Vf-109E, записав на свой личный счет 15-ю победу. На следующий день ему удалось повредить еще один «Мессершмитт». 18 августа он смог повредить Do-17, но в том же бою и его «Харрикейн» Mk.I V6535 был сбит. Получив тяжелые ожоги, де Хемрикур успел выпрыгнуть на парашюте. В феврале 1941 г. он выписался из госпиталя и для окончательного восстановления поехал на отдых в Португалию. Вернувшись в Англию, де Хемрикур 28.04.1941 г. вступил в 609 Sqn. RAF. 21.05.1941 г. в бою с Vf-109E его «Спитфайр» Mk.I P7521 был сбит над Ла-Маншем. Де Хемрикур выпрыгнул на парашюте, но спасательным катерам так и не удалось его найти. Спустя два месяца — 21.07.1941 г. — де Хемрикур был посмертно награжден бельгийским Военным Крестом (*Croix de Guerre*), который был вручен его сестре. По стечению обстоятельств в том же году де Хемрикур за свои успехи в Испании был награжден генералом Франко испанским Военным Крестом (*Cruz Militar*).

² В ходе гражданской войны он одержал 17 побед.

³ В 1937 г. вступил в армию генерала Франко и в январе 1938 г. после завершения летной подготовки прибыл в 2-G-3. Свою первую победу одержал 19.06.1938 г., сбив И-15. Всего до конца 1938 г. он успел сбить четыре И-15 и три И-16. Свою восьмую победу он одержал в октябре 1941 г. на Восточном фронте в составе 15.(Span)/JG27.

¹ Его отец был мэром Мадрида.

лета в Испании смог одержать только еще один пилот — обер-лейтенант Вильгельм Бальтазар (Wilhelm Balthasar)¹ из 2.J/88 «Легиона «Кондор», сбивший 7 февраля 1938 г. четыре СБ. Однако радость Саласа была омрачена тем, что в тот же день в районе Эрбо во время атаки другой группы СБ был сбит и погиб его брат Игнасио.

Всего в период с середины июля по середину сентября 1938 г. пилоты 2-G-3 одержали 34 победы, а пилоты 3-G-3 — еще десять. 18 сентября обе группы прибыли на аэродром Эскатрин, где приняли «Фиаты» распушенной 6-й итальянской группы (VI.Gruppo). Эта группа была создана в апреле 1937 г. и получила название «Железная нога» («Gamba di Ferro») в честь капитана Эрнесто Ботти (Ernesto Bottu), который в боях осенью 1936 г. потерял одну ногу и с тех пор летал с протезом.

С 20 сентября «Фиаты» 2-G-3 и 3-G-3 ежедневно участвовали в районе Эрбо в ожесточенных боях с республиканскими истребителями, которые достигли своего наивысшего накала 2 — 3 октября. В их ходе пилоты 2-G-3 одержали 17 побед, одна из которых была на счету команданте Саласа, а пилоты 3-G-3 сбили восемь самолетов.

12 ноября восемнадцать CR.32 из 2-G-3 и шесть из 3-G-3 под общим командованием Саласа прикрывали Ju-52/3mg и He-70, действовавшие в районе Сегре (Segre). В ходе вылета «Фиаты» встретили «шестерку» СБ, которую сопровождали две группы И-16, и в завязавшемся бою смогли сбить один истребитель и один бомбардировщик. Уже во время посадки в Эскатрине один из «Фиатов», получивший в том бою повреждения, неожиданно столкнулся с CR.32 «3-61» Саласа, повредив ему нижние плоскости.

27 ноября 1938 г. во время очередного патрульного вылета у Саласа неожиданно обострилась грыжа, и он был немедленно отправлен в госпиталь. Он провел в госпитале около двух месяцев и вернулся обратно во 2-G-3, которая по-прежнему базировалась на аэродроме Эскатрин, в середине января 1939 г.

¹ В Испании он одержал 7 побед, а в ходе начавшейся Второй мировой войны — еще 42. Командир JG2 гауптман Бальтазар погиб 03.07.1941 г., когда в бою со «Спитфайрами» его Vf-109F-4 неожиданно сорвался в штопор и врезался в землю в районе г. Азбрука, в 54 км юго-восточнее Кале. Поскольку самолет не имел пулевых пробоя, было решено, что вероятной причиной катастрофы стало разрушение плоскости, не выдержавшей перегрузки при резком боевом развороте.

17 января 2-G-3 вместе с 3-G-3 была переброшена в Каталонию и прибыла на аэродром Балагер (Balaguer), в 30 км севернее Лериды. 15 февраля девять «Фиатов» во главе с Саласом перелетели на аэродром Посадас (Posadas), где базировалась отдельная эскадрилья 8-E-3, которая 13 марта вошла в состав 2-G-3 в качестве четвертой эскадрильи.

26 марта 1939 г. марокканские части и Андалусийский армейский корпус начали наступление на Мадрид, и в течение дня «Фиаты» 2-G-3 трижды поднимались в воздух. Сопrotивления со стороны авиации республиканцев уже никакого не было, и потому Салас отправился в Гринон (Grinon), чтобы среди первых войти в Мадрид, где в одном из иностранных посольств укрывался его отец.

На следующий день пилоты 2-G-3 совершили свой последний боевой вылет в ходе гражданской войны. 28 марта войска генерала Франко вступили в Мадрид, что означало фактический конец войны. В руках республиканцев еще оставались несколько районов на Средиземноморском побережье Испании, но изменить что-либо было уже не в их силах.

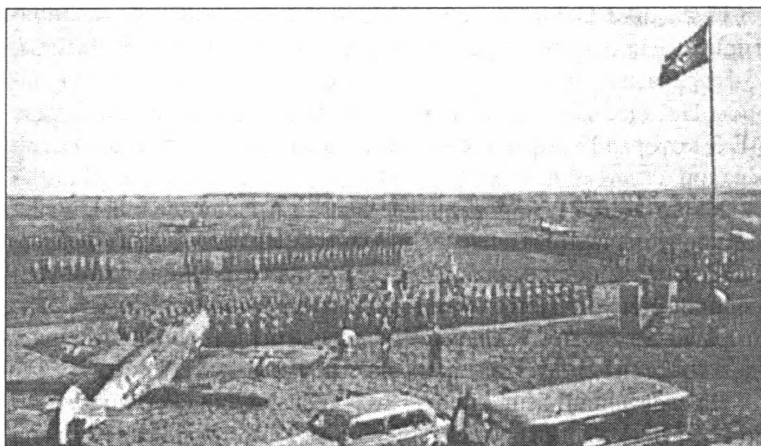
С августа 1936 г. по март 1939 г. Анхель Салас совершил 618 вылетов общей продолжительностью 1215 часов и участвовал в 49 воздушных боях. Он лично сбил 16 республиканских самолетов и еще одну победу одержал в группе, кроме того, на его счету было 48 автомобилей, уничтоженных в ходе штурмовых атак. В то же время его самого сбивали четыре раза.

19 мая 1939 г. в Мадриде состоялся торжественный парад франкистских войск, посвященный победе в гражданской войне. Команданте Салас возглавлял группу «Фиатов», которая, образовав слово «FRANCO», прошла над городом.

Летом 1939 г. 32-летний Анхель Салас, наконец, решил жениться, и 25 июля в городе Овьедо, бывшем центре провинции Астурия, прошла торжественная церемония бракосочетания.

После окончания гражданской войны Салас сначала служил командиром 21-го истребительного полка, в который входили 2-G-3 и 3-G-3, а затем занимал должность руководителя 4-го отдела Главного штаба авиации.

24 июля 1941 г. команданте Салас был назначен командиром 1ª Escuadrilla de Caza, которой предстояло действовать на Восточном фронте. В составе эскадрильи были 17 пилотов, на общем счету



**Церемония официального учреждения 15.(Span)/JG27,
аэродром Мошны, 26 сентября 1941 г.**



**Испанские пилоты с флагом 15.(Span)/JG27,
аэродром Мошны, сентябрь 1941 г.**

которых было 79 побед, одержанных в ходе гражданской войны. После завершения переподготовки в 1-й истребительной авиашколе Люфтваффе испанские пилоты 26 сентября прибыли на аэродром Мошны, в 34 км южнее Витебска. 1ª Escuadrilla de Caza получила обозначение 15.(Span)/JG27 и была включена в состав 8-го авиакорпуса Люфтваффе.

2 октября 1941 г. в ходе первого же боевого вылета эскадрилья понесла первую потерю, когда во время вынужденной посадки перевернулся «Мессершмитт» тениенте Луиса Алькокера Морено-Абеллы (Luis Alcocer Moreno-Abella)¹.

Спустя день, 4 октября, на счет 15.(Span)/JG27 были записаны первые две победы, когда команданте Салас сбил И-16 и Пе-2. Затем в своем боевом донесении он написал:

«Я увидел шесть Пе-2 и, зайдя сзади, начал приближаться к ним снизу. Я открыл огонь на дистанции 150 метров и после второй очереди заметил, как от самолета отделился какой-то фрагмент. Это был один из членов экипажа, выпрыгнувший на парашюте.

Позднее, когда я летел в направлении Холма, чтобы присоединиться к остальной группе, я обнаружил И-16. Сделав левый разворот, я атаковал его, когда он пытался уйти в крутом пикировании. Он потерял левое крыло и упал на землю в районе между Днепром и Вязьмой. Позже я дважды безуспешно атаковал другой И-16».

На следующий день командир 8-го авиакорпуса Люфтваффе генерал фон Рихтхофен вручил Саласу Железный Крест 2-го класса.

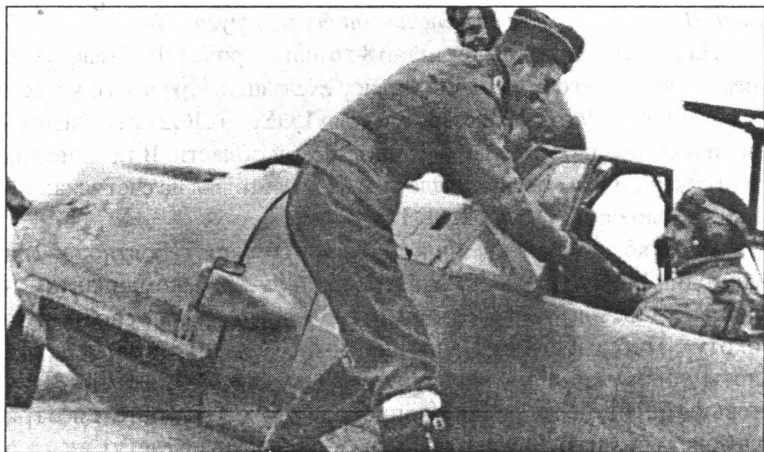
7 октября 1941 г. «Мессершмитты» 15.(Span)/JG27 перебазировались на аэродром Белый в Калининской области. В течение дня они совершили 42 боевых вылета, и Салас записал на счет эскадрильи третью победу, сбив МиГ-1.

13 октября испанские пилоты сбивали биплан (вероятно, У-2) и еще один МиГ-1. На следующий день, 14 октября, команданте Салас во главе звена «Мессершмиттов» вылетел на «свободную охоту». Поблизости от Калинина (ныне г. Тверь) испанские пилоты обнаружили и атаковали три бомбардировщика ДБ-3, летевшие без истребительного сопровождения. В результате все три самолета были сбиты, при этом два из них были на счету Саласа, а

¹ В ходе гражданской войны в Испании он одержал 5 побед.



**Пилоты 15.(Span)JG27 обедают в промежутке между вылетами,
в центре — майор Салас,
сентябрь — октябрь 1941 г.**



**Командир 15.(Span)/JG27 майор Анхель Салас
принимает поздравления после успешного вылета,
сентябрь — октябрь 1941 г.**

третий записал на свой счет капитан Карлос Алессандри Байо (Carlos Alessandri Bayo)¹.

При этом Салас и Байо, атакуя практически беззащитные бомбардировщики, настолько увлеклись, что забыли об осторожности, и их «Мессершмитты» столкнулись. Однако для обоих испанских пилотов все закончилось благополучно, и, хотя на самолете Саласа был частично уничтожен руль направления, ему все же удалось дотянуть до своего аэродрома.

13 октября в Германию был сначала отозван штаб JG27, а 17 октября и I./JG27, которым предстояла переброска в Северную Африку. Единственной эскадрильей эскадры, продолжавшей действовать на Восточном фронте, формально осталась 15.(Span)/JG27, с 16 октября базировавшаяся в Калинине.

25 октября три «Мессершмитта» во главе с Саласом нанесли штурмовой удар по аэродрому Клин, уничтожив три МиГ-1. В тот день был ранен и вышел из строя тениенте Абундио Сестерос Гарсия (Abundio Cesteros Garsia)².

27 октября на счету Саласа был еще один бомбардировщик ДБ-3. Это была уже его шестая победа и одновременно десятая победа на общем счету 15.(Span)/JG27. На следующий день эскадрилья перебазировалась на аэродром Старица, в 70 км юго-западнее Калинина.

4 ноября 1941 г. из боевого вылета не вернулся тениенте Альфонсо Руибал Сабियो (Alfonso Ruibal Sabio). Что с ним произошло,

¹ В начале гражданской войны в Испании он летал в качестве бортстрелка. Весной 1937 г. был направлен в авиашколу и в ноябре того же года уже в качестве пилота прибыл в 2-G-3. Свою первую победу Байо одержал 28.12.1937 г., сбив И-15. Затем 06.01.1938 г. и 12.03.1938 г. на его счету были еще два «Чато». 14.08.1938 г. в бою в районе Гандесы (Gandesa) он сбил И-16 и повредил один И-15, но и его CR.32 «3-127» тоже был подбит и совершил вынужденную посадку. 2 сентября и 15 октября на счету Байо были два И-16. До конца октября 1938 г. в боях в районе Эрбо он сбил еще три И-16 и два И-15, доведя общий счет своих побед до 11. В середине ноября 1938 г. Байо был переведен в 5-G-5, которая была оснащена немецкими истребителями Вф-109 и Не-112, но до конца гражданской войны не смог одержать больше ни одной победы. В октябре 1941 г. в составе 15.(Span)/JG27 в боях в районе Москвы сбил три советских самолета, в т.ч. бомбардировщик ДБ-3.

² В ходе гражданской войны в Испании он одержал 5 побед.

неизвестно, и с тех пор он считается пропавшим без вести. Этот же день едва не стал последним и в летной карьере команданте Саласа. В ходе воздушного боя его «Мессершмитт» был сбит и совершил вынужденную посадку на нейтральной территории. Только на следующий день немецкие солдаты смогли вывести Саласа на свою территорию, и он вернулся в свою эскадрилью.

С 6 по 25 ноября 15.(Span)/JG27 действовала с аэродрома Руза, расположенного в 90 км западнее Москвы, а затем перебазировалась на аэродром Клин, в 85 км северо-западнее Москвы. В конце ноября в ходе одного из вылетов на штурмовку наземных целей Салас смог уничтожить еще один советский биплан.

27 ноября эскадрилья потеряла сразу двух пилотов: майор Хосе Муньос Миллас (Jose Munoz Millas) погиб ¹, а гауптман Аристидес

¹ Родился 26.07.1906 г. в Мадриде. Из-за своего маленького роста получил прозвище «El Corto» (Коротышка). В 1921 г. он поступил в пехотное училище, после окончания которого участвовал в боях в Марокко и был тяжело ранен. В 1928 г. он прошел подготовку как летчик-наблюдатель, а спустя два года получил лицензию пилота. После этого тенiente Миллас снова служил в Марокко в составе 4-й авиагруппы. Вернувшись в Испанию, он прошел курс «слепых» полетов. Милласу было присвоено звание капитана, и он был назначен командиром эскадрильи «Бреге-19» из 23-й авиагруппы. Начало гражданской войны в Испании застало его в должности командира эскадрильи, оснащенной самолетами D.H.89A. Он участвовал в боевых вылетах над Арагоном и Кантабрией и в ходе одного из них был ранен. В октябре 1936 г. капитан Миллас возглавил эскадрилью итальянских легких бомбардировщиков Ro.37 и до июля 1937 г. участвовал в боях в районе Мадрида и Харама (Jarama). Затем он начал летать на немецком He-70, а в декабре 1937 г. был назначен командиром группы I-G-2. В 1938 г. Миллас освоил истребитель Vf-109E и в конце гражданской войны командовал 5-G-5, которая была оснащена Vf-109E и He-112. Всего в ходе гражданской войны Миллас совершил 400 боевых вылетов общей продолжительностью 768 часов. После создания военно-воздушной академии он сначала стал одним из первых ее слушателей, а затем служил в ней в качестве инструктора. В июле 1941 г. команданте Миллас вступил в 1^а Escuadrilla de Caza, и предполагалось, что он затем возглавит вторую подобную эскадрилью. На Восточном фронте он успел совершить 30 боевых вылетов. 27.11.1941 г. его Vf-109E был сбит зенитным огнем. Другие испанские пилоты видели, что Миллас успел покинуть самолет, но из-за малой высоты его парашют не успел раскрыться. Согласно советским данным, он остался жив и был захвачен в плен, но о его дальнейшей судьбе ничего не сообщается.



**Команданте Хосе Муньос Миллас (Jose Munoz Millas),
1939 г.**



**Майор Хосе Миллас из 15.(Span)/JG27 (слева)
и инспектор истребительной авиации Люфтваффе
оберст Вернер Мёльдерс (Werner Mölders),
Восточный фронт, октябрь 1941 г.**

Гарсия Ренгель (Aristides Garsia Rengel) пропал без вести. 2 декабря пропал без вести тенiente Рикардо Бартоломе Чаварриа (Ricardo Bartolome Chavarría).

10 декабря «Мессершмитты» 15.(Span)/JG27 вернулись в Рузу, но задержались там всего на пять дней и 15 декабря 1941 г. перелетели на аэродром Дугино, в 54 км севернее Вязьмы.

6 января 1942 г. испанские пилоты получили из Мадрида приказ покинуть Восточный фронт. На следующий день эскадрилья перебазировалась на аэродром Витебск. 13 февраля 1942 г. испанские пилоты вылетели в Испанию, и 4 марта в Мадриде 1ª Escuadrilla de Caza была распушена.

Всего со 2 октября 1941 г. по 6 января 1942 г. испанские пилоты совершили на Восточном фронте 460 боевых вылетов и участвовали в 94 воздушных боях. Они сбили десять советских самолетов и еще четыре уничтожили на земле. Команданте Салас выполнил 70 боевых вылетов и одержал шесть побед. В то же время эскадрилья потеряла пятерых пилотов — двое погибли и трое пропали без вести.

После возвращения с Восточного фронта команданте Салас занимал должность военно-воздушного атташе при испанских посольствах в Италии, Германии и Португалии, а в 1950 г. занял аналогичную должность в посольстве Испании во Франции.

В 1956 г. он прошел переподготовку для полетов на реактивных самолетах и в звании коронеля был назначен командующим силами противовоздушной обороны (Fuerzas Aereas de la Defensa).

Затем в звании бригадного генерала Салас командовал авиационным округом с центром на Канарских островах, а потом руководил военно-воздушной академией.

В 1966 г. Саласу было присвоено звание генерал-лейтенанта, и он был назначен командующим тактической авиацией (Aviación Táctica) и одновременно командующим воздушным округом зоны Гибралтарского пролива, который позднее был переименован во 2-й воздушный округ. В 1972 г. в звании генерала армии (general de ejército) он вышел в отставку.

Умер Анхель Салас Ларрасабаль 19 июля 1994 г. в Мадриде.

Хроника воздушных побед Анхеля Саласа Ларрасабаля

	Дата	Район	Тип
1	23.08.36	Теруэль	?
2	25.09.36	?	«Потез-540»
3	05.11.36	Мадрид	И-15
4	06.11.36	?	И-15
5	13.11.36	Хетафе — Куатро Виентос	СБ
6	16.04.37	Сарагоса	И-15
7	?04.37	?	истр.
8	02.09.37	Бельчите	И-15
9		Бельчите	И-15
10	24.03.38	Куинто	И-15
11	25.08.38	Захар	И-15
12	02.09.38	Захар	СБ
13		Захар	СБ
14		Захар	СБ
15		Захар	СБ
16	20.09 — 03.10.1938	Эрбо	истр.
17	04.10.41	Вязьма	Пе-2
18		западнее Вязьмы	И-16
19	07.10.41	Калинин	МиГ-1
20	14.10.41	Калинин	ДБ-3
21		Калинин	ДБ-3
22	27.10.41	Калинин	ДБ-3

Хулио Сальвадор Диас-Бенхумеа
(Julio Salvador Diaz-Benjumea)



Хулио Сальвадор Диас-Бенхумеа родился 22 мая 1910 г. в Кадисе. В 1928 г. он окончил пехотное училище и ему было присвоено звание тенiente. В следующем году Сальвадор сначала на аэродроме Лос-Алькасарес, а затем на аэродроме Куатро Виентос, недалеко от Мадрида, прошел подготовку в качестве летчика-наблюдателя. После этого он был направлен в Марокко и служил там в составе 10-й группы (10.Grupo).

В 1931 г. тенiente Сальвадор прибыл на аэродром Таблада около Севильи, где прошел обучение уже как пилот. Затем он служил в Севилье и Гранаде в истребительных эскадрильях. Летая на самолетах «Ньюпор-52», Сальвадор быстро зарекомендовал себя как пилот, способный выполнять самый сложный пилотаж.

Начало гражданской войны застало Сальвадора в Табладе, где он служил в эскадрилье «Бреге-19». Он перелетел на север Испании к генералу Моле и в районе Сиерра дель Гуаррама (Sierra del Guarrama) провел свой первый воздушный бой, встретившись с республиканским «Ньюпором-52».

В начале августа 1936 г. Сальвадор вернулся в Табладу. 7 августа в порт Кадис, находившийся в руках франкистов, из Гамбурга пришло немецкое судно «Усарамо» («Usaramo»), на борту которого находились шесть истребителей He-51 В-1. Самолеты были доставлены на аэродром Таблада. К 11 августа они были собраны и облетаны, после чего были переброшены на аэродром Эскалон дель

Прадо (Escalon del Prado) в районе Саламанки, куда 17 августа через Португалию были доставлены еще девять He-51B.

Это позволило сформировать две эскадрильи под командованием капитана Гарсия Морато и капитана Рамбо (Rambo), которые должны были поддерживать наступление частей генерала Мола на Мадрид. 18 августа в ходе первого патрульного вылета в районе Гранада — Мерида капитан Морато и тениенте Сальвадор одержали свои первые победы, сбив сразу пять республиканских самолетов. На счету Морато были «Ньюпор-52» и «Потез-540», а Сальвадор сбил «Ньюпор-52» и два «Бреге-19».

Если для Морато и Сальвадора не составило большого труда освоить He-51, что они наглядно продемонстрировали 18 августа, то большинство остальных испанских пилотов имели очень низкий уровень летной подготовки. Так, 18 августа во время посадки из-за ошибки пилота был серьезно поврежден один He-51. 23 августа в ходе налета на республиканский аэродром Хетафе в районе Мадрида три He-51 прикрывали восемь Ju-52/3mg. Сам вылет прошел без осложнений, но при посадке испанцы повредили два из трех «Хейнкелей». Оба самолета получили такие серьезные повреждения, что уже не подлежали ремонту. 24 августа республиканцами был сбит еще один He-51. Таким образом, в течение недели из 15 He-51B, доставленных в Испанию, была потеряна четверть.

Оберсту Александру фон Шееле (Alexander von Scheele), отвечавшему за координацию помощи франкистам, стало ясно, что если дело и дальше пойдет такими темпами, то вскоре в его распоряжении совсем не останется истребителей. После коротких консультаций фон Шееле с Берлином и согласования всех формальностей с испанцами немецким пилотам, которые первоначально выступали только в роли инструкторов, было разрешено участвовать в боевых вылетах.

В начале сентября 1936 г. обе испанские эскадрильи He-51 были окончательно расформированы, а Морато и Сальвадор вместе с Саласом вступили в итальянскую эскадрилью капитана Дегуаля, оснащенную CR.32. 13 ноября Сальвадор одержал свою очередную победу, сбив в бою над Мадридом И-15.

Зимой 1936 — 37 г. Сальвадор вместе с Бермудесом де Кастро вошел в состав отдельного звена во главе с Морато, получившего название «Голубой патруль» («Patrulla Azul»).

4 мая 1937 г. в Кордове была сформирована истребительная

группа 2-G-3 во главе с Морато, и капитан Жулио Сальвадор был назначен командиром эскадрильи 1-E-3.

3 октября 1938 г. в районе Эрбо в бою с И-16 из 6-й республиканской эскадрильи были сбиты сразу два лучших аса франкистской авиации. Команданте Морато, имевший к этому моменту на своем счету 35 побед, сумел дотянуть до своей территории и совершить вынужденную посадку, а капитан Сальвадор, выпрыгнув на парашюте, попал в плен к республиканцам. К этому времени Сальвадор успел совершить 576 вылетов общей продолжительностью 1066 часов и одержать 23 личных победы и одну победу в группе.

Сальвадор содержался республиканцами в тюрьме Барселоны и был освобожден только 29 января 1939 г., когда франкистские войска заняли город.

После окончания гражданской войны команданте Сальвадор сначала служил в 22-м истребительном полку, а затем был начальником истребительной авиашколы.

6 февраля 1942 г. на аэродроме Морон де ла Фронтера была сформирована 2ª Escuadrilla de Caza, которой предстояло отправиться на Восточный фронт. Общее руководство эскадрильей осуществлял Сальвадор, в то время как командиром эскадрильи был назначен капитан Норьега. В марте — июне испанские пилоты прошли подготовку в 1-й истребительной авиашколе Люфтваффе в Вернойхене, после чего эскадрилья была оснащена истребителями Bf-109F-4.

8 июня 1942 г. 2ª Escuadrilla de Caza прибыла на аэродром в Орле и под обозначением 15.(Span)/JG51 была включена в состав JG51. До 1 декабря 1942 г. испанские пилоты одержали 16 побед, две из которых были на счету команданте Сальвадора, но при этом эскадрилья потеряла одного пилота.

После возвращения с Восточного фронта команданте Сальвадор занимал различные штабные должности, в т.ч. должность военно-воздушного атташе при испанском посольстве в Вашингтоне.

В конце 50-х годов Сальвадор прошел переподготовку на реактивные самолеты. Он занимал посты начальника воздушной академии, начальника штаба воздушного округа в районе Гибралтарского пролива, заместителя начальника штаба ВВС Испании и, наконец, в 1969 г. стал министром авиации. В 1970 г. ему было присвоено звание генерал-лейтенанта.

**Воинские звания в венгерской авиации
и их соответствие воинским званиям в Люфтваффе
(в скобках дана транслитерация на русский язык)**

Венгерская авиация	Люфтваффе
Tizedes (тизедеш)	Gefreiter (ефрейтор)
Szaksaszvezető (сакасвезетё)	Unteroffizier (унтер-офицер)
Őrmester (ёрмештер)	Feldwebel (фельдфебель)
Törzsőrmester (тёржёрмештер)	Oberfeldwebel (обер-фельдфебель)
Zászlós (заслош)	Oberfähnrich (обер-фенрих)
Hadnagy (хаднадь)	Leutnant (лейтенант)
Főhadnagy (фёхаднадь)	Oberleutnant (обер-лейтенант)
Százados (сазадош)	Hauptmann (гауптман)
Őrnagy (Ёрнадь)	Major (майор)
Alezredes (алезредеш)	Oberstleutnant (оберст-лейтенант)
Ezredes (езредеш)	Oberst (оберст)
Vezérőrnagy (фезэрёрнадь)	Generalmajor (генерал-майор)
Altábornagy (альтэборнадь)	Generalleutnant (генерал-лейтенант)
Vezérezredes (Фезэрезредеш)	General der Flieger (генерал авиации)
Tábornagy (тэборнадь)	Generaloberst (генерал-оберст)

**Воинские звания в румынской авиации
и их соответствие воинским званиям в Люфтваффе
(в скобках дана транслитерация на русский язык)**

Румынская авиация	Люфтваффе
Soldat av. (солдат)	Flieger (флигер)
Fruntaş av. (фрунтаş)	Gefreiter (ефрейтор)
Caporal av. (капрал)	Obergefreiter (обер-ефрейтор)
Sergent av. (сержант)	Unteroffizier (унтер-офицер)
Adjutant stagiar av. (адъютант-стажер)	Unterfeldwebel (унтер-фельдфебель)
Adjutant av. (адъютант)	Feldwebel (фельдфебель)
Adjutant maior av. (адъютант-майор)	Oberfeldwebel (обер-фельдфебель)
Adjutant şef av. (адъютант-шеф)	Stabsfeldwebel (штабс-фельдфебель)
Ofiter de echipaj clasa III-a av. (кандидат-офицер 3-го класса)	Fahnenjunker (фанен-юнкер)
Ofiter de echipaj clasa II-a av. (кандидат-офицер 2-го класса)	Fänrich (фенрих)
Ofiter de echipaj clasa I-a av. (кандидат-офицер 1-го класса)	Oberfänrich (обер-фенрих)
Sublocotenent av. (сублокотенент)	Leutnant (лейтенант)
Locotenent av. (локотенент)	Oberleutnant (обер-лейтенант)
Căpitan av. (капитан)	Hauptmann (гауптман)
Locotenent-comandor av. (локотенент-командор)	Major (майор)
Căpitan-comandor av. (капитан-командор)	Oberstleutnant (оберст-лейтенант)
Comandor av. (командор)	Oberst (оберст)
General de escadră av. (генерал д'эскадра)	Generalmajor (генерал-майор)
General comandant av. (генерал командант)	Generalleutnant (генерал-лейтенант)
General inspector av. (генерал инспектор)	General der Flieger (генерал авиации)

**Воинские звания в болгарской авиации
и их соответствие воинским званиям в Люфтваффе
(в скобках дана транслитерация на русский язык)**

Болгарская авиация	Люфтваффе
Редник	Flieger (флигер)
Ефрейтор	Gefreiter (ефрейтор)
Кандидат подофицер	Unteroffizier (унтер-офицер)
Подофицер	Unterfeldwebel (унтер-фельдфебель)
Фельдфебель	Stabsfeldwebel (штабс-фельдфебель)
Подпоручик	Leutnant (лейтенант)
Поручик	Oberleutnant (обер-лейтенант)
Капитан	Hauptmann (гауптман)
Майор	Major (майор)
Подполковник	Oberstleutnant (оберст-лейтенант)
Полковник	Oberst (оберст)
Генерал-майор	Generalmajor (генерал-майор)
Генерал-лейтенант	Generalleutnant (генерал-лейтенант)

**Воинские звания в хорватской авиации
и их соответствие воинским званиям в Люфтваффе
(в скобках дана транслитерация на русский язык)**

Хорватская авиация	Люфтваффе
Domobran (домобран)	Flieger (флигер)
Desetnik (десетник)	Gefreiter (ефрейтор)
Razvodnik (разводник)	Obergefreiter (обер-ефрейтор)
Vodnik (водник)	Unteroffizier (унтер-офицер)
Narednik (наредник)	Feldwebel (фельдфебель)
Stožerni Narednik (стожерни наредник)	Oberfeldwebel (обер-фельдфебель)
Časnički Namjesnik (часнички намесник)	Stabsfeldwebel (штабс-фельдфебель)
Zastavnik (заставник)	Oberfährich (обер-фенрих)
Poručnik (поручник)	Leutnant (лейтенант)
Nadporučnik (надпоручник)	Oberleutnant (обер-лейтенант)
Satnik (сатник)	Hauptmann (гауптман)
Nadsatnik (надсатник)	—
Voјnik (бойник)	Major (майор)
Podpukovnik (подполковник)	Oberstleutnant (оберст-лейтенант)
Pukovnik (полковник)	Oberst (оберст)
General (генерал)	Generalmajor (генерал-майор)
Podmaršal (подмаршал)	Generalleutnant (генерал-лейтенант)

**Воинские звания в словацкой авиации
и их соответствие воинским званиям в Люфтваффе**
(в скобках дана транслитерация на русский язык)

Словацкая авиация	Люфтваффе
Slobodnik (слободник)	Flieger (флигер)
Desiatnik (десятник)	Unteroffizier (унтер-офицер)
Čatník (цатник)	Unterfeldwebel (унтер-фельдфебель)
Rotník (ротник)	Feldwebel (фельдфебель)
Zastavník (заставник)	Oberfeldwebel (обер-фельдфебель)
Dostojnícky zástupca (достойнически заступца)	Oberfähnrich (обер-фенрих)
Poročík (порочик)	Leutnant (лейтенант)
Nádporočík (надпорочик)	Oberleutnant (обер-лейтенант)
Stotník (стотник)	Hauptmann (гауптман)
Majoor (майор)	Major (майор)
Podplukovník (подплуковник)	Oberstleutnant (оберст-лейтенант)
Plukovník (плуковник)	Oberst (оберст)
Generál II triedy (генерал 2-го триди)	Generalmajor (генерал-майор)
Generál I triedy (генерал 1-го триди)	Generalleutnant (генерал-лейтенант)

Библиография

Aders, G. & Held, W. *Jagdgeschwader 51 Mölders. Eine Chronik. Berichte. Erlebnisse. Dokumente.* Motorbuch Verlag, Stuttgart, 1993.

Beale, N & D'Amico, F & Valentini, G. *Air War Italy 1944 — 45. The Axis Air Forces from the Liberation of Rome to the Surrender.* Airline, England, 1996.

Bergström, C. & Mikhailov, A. *Black Cross Red Star. The Air War Over the Eastern Front. Vol. 1. Operation Barbarossa, 1941.* Pacifica Military History, USA, 2000.

Bernad, D. *He-112 in Action.* Squadron/Signal Publication, USA, 1996.

Bernad, D. *Rumanian Air Force, the prime decade 1938 — 1947.* Squadron/Signal Publication, USA, 1999.

Griehl, M. *German Bombers over Russia.* Greenhill Books, London, 2000.

Griehl, M. *Fighters over Russia.* Greenhill Books, London, 1997.

Filley, B. *Junkers Ju-88 in Action. Part 1.* Squadron/Signal Publications Inc., USA, 1998.

Hartmann, U. & Jäger, M. *Der Jagdflieger Erich Hartmann. Bilder und Dokumente.* Motorbuch Verlag, Stuttgart, 1995.

Held, W. *Die deutsche Tagjagd. Bildchronik der deutschen Tagjäger bis 1945.* Motorbuch Verlag, Stuttgart, 1993.

Horty, M. *Annotated Memoirs.* Simon Publication, USA, 2000.

Janowicz, K. *Balkany 1941.* AJ-Press, Warszawa, 1996.

Ketley, B & Rolfe, M. *Luftwaffe Emblems 1939 — 1945.* Hikoki Publications, Great Britain, 1998.

Komjathy, A. T. *A Thousand Years of Hungarian Art of War.* Rakoczi Foundation, Toronto, Canada, 1982.

Ledwoch, J. *Messerschmitt Bf109G/H.* Wydawnictwo Militaria, Warszawa, 1997.

Ledwoch, J. & Nowicki, J. *Ploeshti 1943.* Wydawnictwo Militaria, Warszawa, 1997.

Lipfert, H. & Gibrig, W. *The War Diary of Hauptmann Helmut Lipfert. JG52 on the Russian Front 1943 — 1945.* Schiffer Military History, Atglen, USA, 1993.

Neulen, H. W. *Am Himmel Europas. Luftsreitkräfte an deutscher Seite 1939 — 1945.* Universitas Verlag, München, 1998.

Rajninec, J. *Na Messerschmittoch proti fašistom*. «Letectvo + Kosmonautika», ČSSR, 1982.

Ries, K. *Luftwaffe Photo-Report 1919—1945*. Motorbuch Verlag, Stuttgart, 1994.

Ring, H. & Gibrig, W. *Jagdgeschwader 27. Die Dokumentation über den Einsatz an allen Fronten 1939 — 1945*. Motorbuch Verlag, Stuttgart, 1994.

Rosch, B.C. *Luftwaffe Codes, Markings & Units 1939 — 1945*. Schiffer Military History, Atglen, USA, 1995.

Sárhidai, G. & Punka, G. & Kozlik, V. *Hungarian Eagles. A Királyi Honvéd Légierő 1920—1945*. Hikoki Publications, Great Britain, 1996.

Stanaway, J. *P-38 Lightning Aces of the ETO/MTO*. Osprey Publishing, Great Britain, 1998.

Jägerblatt. Offizielles Organ der Gemeinschaft der Jagdflieger e.V. Köln, 1995 — 2000.

Булах А. *Небо Мадрида*//История авиации. 2000. № 4 — 5.

Куликов В., Мощанский И. *Операция Барбаросса. Воздушные сражения 1941 года*//Фронтная иллюстрация. Москва. 2000.

Минский Г. *Соперник «Мессершмитта». Истребитель «Хейнкель 112»*//АвиаМастер. 2001. № 2.

Морозов М. *Топи их всех?*///История авиации. 2000. № 6.

Хазанов Д. *Битва над Яссами. Провал последнего наступления Люфтваффе на Восток*//АвиаМастер. 1999. № 4.

Хильгрубер А. *Эвакуация из Крыма в 1944 году*//ФлотоМастер. 1992. № 2.

Якуба Н. *Над Пиренеями*//Крылья Родины. 1988. № 12; 1999. № 1.

Алфавитный указатель

Болгария

- Айранов, Димитар 352, 353
Александров, Владимир 339, 343
Атанасов, Виктор 340, 356
Атанасов, Георги 336, 356
Атанасов, Христо 340
Атанасов, Кростио 325, 348
Балгаранов, Эмил 339, 356
Банов, Михаил 342, 372, 378
Батчваров, Димитар 339, 356
Бонев, Иван 333, 343, 353
Бончев, Неделчо 336, 340, 343, 354, 355, 380 — 382
Бочев, Петар 333, 335, 348, 353
Борис III, 304, 320, 333, 363, 383
Бошнаков, Никола 340, 343
Валков, Васил 316, 352, 355
Валчев, Никола 348
Виденов, Н. 352
Генчев, Георгий 314
Георгиев, Георги 349
Георгиев, К. 316, 377
Георгиев, Кимон 349
Гигов, Ассен 340
Гочев, Георги 339, 356
Григоров, Михаил 335, 340, 356
Груев, Цветан 340
Гунчев, Александр 311, 313
Даков, Дако 343, 353
Дамев, Борис 340, 344, 347, 348
Даскалов, Райко 304
Димитров, Генчо 336, 339, 342, 354
Димитров, Земен 339, 356
Димитров, М. 317
Динчев, Борис 308
Дреников, Г. 317
Загорский, Цвятко 339, 347, 356, 372
Иванов, И. 317
Иванов, Иван 339, 356
Илиев, Богдан 314, 340 — 342, 355, 356
Илиев, Стефан 339
Илиев, Христо 321, 352
Йорданов, Николай 311, 313 — 315, 335, 336, 343, 356
Канчев, Константин 294
Карадимчев, Е. 316
Кассианов, 342
Ковачев, Ассен 311, 313, 315, 335, 339, 343, 346
Колев, Никола 343
Кондаков, Любен 335, 340
Концов, Стефан 339, 348, 358
Костакиев, Христо 340, 347, 348, 354
Краевский, Паниу 339
Краличев, Никола 335, 348
Крастев, Христо 333, 347, 358, 372
Кюмюрджиев, Георги 336, 358
Лазаров, Димитар 311, 313, 325
Лазаров, Цветан 308
Маполев, Петар 348
Маринопольский, Стефан 336, 358
Матеев, Атанас 342
Милков, Радул 298, 299
Михов, Никола 329
Начев, Никола 336, 339, 358
Павлов, Виктор 336, 358
Петков, Ято 347

- Петковский, Александр 335, 336, 348
 Петров, Марин 343, 352
 Петров, Петар 339, 342, 347, 354
 Петров, Симеон 296, 297
 Петров, Христо 340
 Планинский, Захари 343
 Радой-Новый, Цвятко 323
 Рогев, Тодор 306, 352
 Розев, Тодор 343, 347, 358, 372
 Симеон II, 308
 Слатаров, Васил 294 — 296, 300
 Софиров, Димитар 340, 349
 Сомов, Димитар 348
 Списаревский, Димитар 314, 336, 354, 355, 377 — 379
 Стамболийский, Александр 304, 305
 Станушев, Стануш 339
 Стефанов, Иван 340
 Стоицев, Эмил 339, 340
 Стойков, С. 317
 Стоянов, Кирил 347 — 349, 365, 370
 Стоянов, Неделчо 343, 358
 Стоянов, Стоян 311, 313, 314, 333, 335, 336, 339, 340, 344, 347, 348, 353, 359 — 376
 Таков, Никола 348
 Тамахкьяров, Димитар 311, 313, 314, 315
 Таракчиев, Продан 298
 Терциев, Веселин 342, 358
 Тодоров, Матей 314
 Тончев, Евгений 343, 344, 354
 Топлодольский, Чудомир 314, 335, 336, 339, 348, 354
 Топракчиев, Христо 296, 301, 302
 Уцунов, Михаил 335, 336, 347, 365, 370
 Цанков, 305
 Цанков, Христо 335, 336, 354
 Цветков, Марин 336, 340, 343, 347, 348, 354
 Христов, Тошко 344
 Шелев, 352
 Шиманов, 337
 Шишков, Васил 311, 313, 315, 339, 352
- Венгрия**
 Ábrahám-Pattantyis, Dezső 10
 András, Sándor 73, 77, 81
 Ballo, István 112
 Balogh, 59
 Bánfalvy, István 41
 Bánlaky, György 91, 98, 99, 138
 Baracska, 79
 Baranyai, 65, 66, 68
 Bárdossy, László 38, 52, 68
 Bartha, Károly 49
 Bejczy, József 102, 140, 149, 150
 Bekassy, Antal 26, 28
 Benke, József 76
 Bertalan, Árpád 42, 44
 Bethlen, István 15
 Bodó, Pal 117
 Bognár, Jozsef 118
 Budai, Lajos 138
 Csapó, Béla 105
 Csekme, 26
 Csukás, Kálmán 77, 95, 143
 Dániel, László 138
 Danloki-Miklos, Bela 57, 126
 Darányi, Kálmán 22
 Deák, László 72

- Debrődy, György 137, 139, 147 — 151
 Dóczy, Lóránt 109
 Domjan, 127
 Eszenyi, 65
 Fábián, István 102, 137
 Faragho, Gábor 121
 Feketehalmy-Czeidner, Ferenc 72
 Fermes, Sándor 446 — 448
 Flóznik, Ervin 140
 Förös, János 93, 126
 Forró, Pal 140
 Fráter, Tibor 91
 Frauenhoffer, József 107
 Frecska, 75
 Friedrich, István 10
 Füleky, Béla 140
 Gach, György 446 — 448
 Gelencsar, Ferenc 446
 Gemeinhardt, V. 26
 Gémes, 85
 Ghiczy, Tihamér 93
 Grassy, József 72
 Gyenes, László 63, 67
 Gyiressy, Sándor 68
 Gorondy-Novak, Elemér 38
 Göcsei, Lajos 63, 65
 Gulden, 55
 Hadnagy, Domokos 130
 Háy, Kálmán 117
 Háy, Ladislaus 130
 Háy, László 14, 23, 35
 Hautzinger, Sándor 140
 Hechts, László 76
 Hennyey, Gustav 121
 de Heppes, Aladár 92, 95, 97, 98, 105, 116, 119, 138, 142 — 146
 Herder, László 99
 Herszenyi, István 117
 Hollós, János 73, 76
 Horváth, Gyula 97, 105, 117, 142
 Hothy, István 77, 82, 83, 84, 88
 Horthy, Miklós 8, 9, 11 — 15, 20, 22 — 24, 48, 52, 68, 69, 71, 72, 77, 88, 94, 97, 111 — 113, 121, 123 — 126, 406, 418
 Horthy, Miklós Jr. 123
 Huszár, András 150
 Huszár, Károly 11
 Illy, Sándor 99, 121
 Inkey, Victor 133
 Inokay, András 75
 Irányi, Pál 55, 138
 Jakab, Zoltán 100
 Jány, Gustáv 73, 97
 Juszthy, Emil 111
 Kálmán, István 138
 Karátsonyi, Mihály 136, 140
 Károlyi, Gyula 8
 Károlyi, Mihály 7
 Katovics, Jenő 76
 Kázár, 54
 Kelemen, Károly 44
 Kenese, Waldemár 14
 Kenyeres, Miklós 137, 147 — 149, 151
 Kereki, Károly 115
 Keresztes, Béla 81
 Kertész, Árpád 24, 26, 28, 55, 56
 Király, Gyula 149
 Kiss, Ernő 135, 140
 Kiss, Robert 43
 Kiss, Zoltán 44
 Kórosy, János 102
 Kovács, Elemér 98, 100
 Kovács, Gyula 73
 Kovács, József 105, 107, 139
 Kovács, Pál 141

Krascsenics, Lajos 141
 Krizsevszky, Leó 119
 Krudy, Ádám 52
 Krudy, Ádám 109
 Kun, 65
 Kun, Béla 8
 Kuthy, István 115
 Lakatos, Geza 114
 Lasztócs, Gyula 63
 Littay, András 35
 Lőrincz, Mátyás 140
 Maszlagi, Imre 446 — 448
 Maróti, Ferenc 76
 Martini, Albert 117
 Málík, József 134, 138
 Málnássy, Ferenc 137
 Máthe, László 107, 138
 Mátyás, János 139, 140
 Mersich, Adorján 98
 Michna, György 138
 Mocsáry, István 75, 79, 87
 Molnár, László 120, 137, 139
 Naday, István 114
 Nagy, Kornél 115
 Nagy, Zoltán 87
 Nagyernyei, Antal 141
 Nánási, Kálmán 138
 Nemeslaki, Zoltán 83, 84
 Német, Endre 43, 138
 Németh, János 73, 87
 Odescalchi, Miklós 118, 119
 Ohodi, Mihály 108
 Orbán, György 87
 Olveczky, 65
 Orocz, Béla 59, 61, 63, 68
 Oszlanyi, Zoltan 446
 Palko, László 26
 Páncél, Imre 92, 94, 102, 140
 Papp, Tibor 140
 Peidl, Gyula 10
 Péter, Gábor 72
 Péterdi, Adolf 126
 Péterffy, Andor 87
 Petróczy, István 14, 15
 Pettendy, János 62
 Piri, Imre 87
 Pirithy, Mátyás 26, 28, 34
 Pottyondy, László 59, 107, 133,
 136, 137, 139, 141
 Rákóczi, Ferenc 23
 Rákosi, Béla 48
 Rákosi, György 17
 Roszkos, József 76
 Satcger, Keresztely 100
 Scholtz, Miklós 109
 Seres, Albert 66, 68
 Soltesz, József 85
 Sóo, Lajos 87
 Soós, Péter 59
 Stifter, 77
 Szabó, Mátyás 77
 Szakonyi, István 55, 63, 65
 Szaky, László 446, 448
 Szálasi, Ferenc 124
 Száttai, János 105
 Szénási, 67
 Szentgyörgyi, Dezső 137
 Szentmiklóssy, Andor 68
 Szentnémedy, Ferenc 23
 Szeverényi, Kálmán 138, 139
 Szikora, László Pál 138
 Szily, 75
 Szirmay, Aladár 105
 Szobránci, 67
 Szobránczy (Negró), Aladár 24,
 26, 28, 59, 60
 Szombathelyi, Ferenc 49, 59, 68,
 72

Szönyi, Márton 65, 66, 68
Szojak, Sándor 24, 26, 28
Sztójai, Dóme 113
Takács, László 84
Tanács, Sándor 139
Tarr, M. 26
Telbisz, Imre 99
Teleki, Pál 38, 123
Terek, József 87
Timár, Gyula 100
Tobak, Tibor 115, 118, 132, 141
Tomor, László 61 — 65, 69
Torbágyi, Gyula 43
Tóth, Lajos 119, 137, 141
Trón, Zoltán 75
Ujszászy, István
Ujszászy, György 67, 97, 102, 115,
138
Ujvári, László 98
Ujvary, Dezső 109
Vajda, Ferenc 84
Vámos, 59, 60
Vassel, Károly 15, 17
Vörös, Géza 35
Werth, Henrik 49, 51, 54, 59, 68,
69
Zöldi, Márton 72

Германия

Andres, Werner 461
Balthasar, Wilhelm 494
Barkhorn, Gerhard 130, 399
Beckerle, Adolf Heinz 337
Blaich, Theodor 407
von Bonin, Hubertus 91, 391, 392,
397, 398
Brändle, Werner-Kurt 193, 194
von Brauchitsch, Walter 264
Breu, Paul 93

Dessloch, Otto 286
Dobislav, Max 457
Düllberg, Ernst 130, 131
Eberhardt, Kraft 484
Erbach-Schönborn, 386
Ermannsdorff, Otto 51
Ewald, Wolfgang 193, 194
Fuchs, Robert 400
Gebbers, Josef 88, 386
Gerstenberg, Alfred 179, 250, 254
Göpel, Ernst 254
Göring, Hermann 113, 124, 179,
264, 311, 333, 483
Graf, Hermann 464
Grasser, Hartmann 460
Gross, Christian 390
Hahn, Franz 212
Handrick, Gotthard 126, 435
Harder, Jürgen 131, 246
Henrici, Oskar 484
Himer, Kurt 49, 51
von Hindenburg, Paul 18
Hitler, Adolf 18, 20, 22, 36, 48,
54, 69, 71, 91, 94, 97, 111 — 113,
129, 170, 229, 230, 249, 254, 320,
329, 401, 422, 456
Hitschhold, Hubertus 326
Hollidt, Karl 227
Hoth, Hermann 190
von Hoyos, 482
Hrabak, Dietrich 398
Janecke, Erwin 227
Jöster, Rudolf 482
Joachim, Gerhard 408, 409
Kaminski, Herbert 120
Keitel, Wilhelm 72, 239
Kirschner, Joachim 409, 410
von Kleist, Ewald 229
von Knobelsdorff, Otto 234

Köditz, Helmut 246
Kornatz, Hans 246
Krafft, Heinrich 458
Kraut, Richard 426
Kühle, Helmut 345
Kühn, Friedrich 393
Kuderna, Julius 240
Kupfer, Ernst 407
Leppla, Richard 312, 313, 460
Lipfert, Helmut 141, 268
List, Wilhelm Sigmund 384
Löhr, Alexander 156, 386, 387
Lütje, Herbert 191, 212
Lützow, Günther 312
Mader, Anton 172
Makrocki, Wilhelm 38
von Manstein, Erich 176, 189, 264
von Manteuffel, Hasso 239
Meyer, Georg 330
Mölders, Werner 501
von Moreau, Rudolf 482, 483
Neuböck, Ludwig 277
Nordmann, Karl-Gottfried 459
Osterkamp, Theodor 312, 315
von Paulus, Wilhelm Friedrich 187
Pfeffer-Wildenbruch, Karl 129
Puschmann, Herbert 130
Rammelt, Karl 130
von Ribbentrop, Joachim 48, 71,
94, 113
von Richthofen, Wolfram 384,
457, 497
von Rintelen, Enn 440
Röders, Hans-Carl 312 — 315
von Rundstedt, Gerd 264
von Scheele, Alexander 505
Schellmann, Wolfgang 493
Schmidt, 314
Schörner, Ferdinand 232, 233

Schultz, Otto 131
Schulz-Müllensiefen, 395
Schulz-Heyn, Hans Bruno 172
Scorzény, Otto 123
Steinhoff, Johannes 427
Steinmann, Wilhelm 219, 220
Ulbricht, Gerhard 172
Unger, Hermann 398
Weichs, Maximilian 97, 386, 387
Weitkus, Paul 395
Wiese, Friedrich 95, 143
Wilcke, Wolf-Dietrich 193
Winter, Hermann 306, 308
Wolgenda, Bernhard 457

Испания

Alcocer Moreno-Abella, Luis 497
Aldecoa Lecanda, Vincente 468
Allende, Javier 488
Alys, Antonio 468
Alvarez Builja, Arturo 476
Aranda, Antonio 488, 490
Arango, Damaso 460, 468
Arango, Jose 459, 470
Aristides Lopez, Garsia 492
Arraiza, Javier 470
Asensi Alvarez-Arenas, Andrés
461
Azana, Manuel 473
Azqueta, Luis 468
Baamonde, Puente 476
Baranano, Emilio 468
Bartolome Chavarria, Ricardo 502
Bayo Carlos, Alessandri 469, 499
Bengoa, Fernando 470
Bengoechea, Manuel 470
Beriaín, Francisco 469
Calleja, Rafael 469
Calvo Sotelo, Jose 474

Campos, Martin 485
 Cavanilles, Jose 469
 Cesteros Garsia, Abundio 499
 Chamorro, 476
 Chicharro, Luis 470
 de la Cierva, Juan 476
 de Cisneros, Hidalgo 472
 Cuadra Medina, Mariano 463, 468
 Dealbert, Alfredo 490
 Del Monte, 476
 Escalante, Gerardo 469
 Escude, Ramon 469
 Esteban Infantes, Emilio 465
 Etayo, 492
 Ferrandiz Arjonilla, Carlos 461, 469
 Franco Baamonde, Francisco 455, 465, 474, 476, 487, 488, 493, 495
 Franco, Ramyn 472
 Frutos, Juan 469
 Galarza, Felipe 469
 Galiván Ramon, Juan 468, 471
 Garret, Federico 470
 Garsia Rengel, Aristides 446
 Gil Robles, Jose Maria 473
 Guibert, Javier 469
 Hernandez, Elias 490
 Hevia, Gonzalo 468
 Hueso, Domingo 490
 Ibarreche Arriada, Esteban 470, 492
 Jurado, 490
 Kareaga, 488
 de Kastro, Bermudez 479, 505
 Lacruz, Carmelo 470
 Lafuente, 470
 Llaca, Jose 469
 Luca, Ramon 470
 Lucas, Lorenzo 468
 Martin Retondo, Jose 493
 Martinez, Miguel 469
 Mateos, Jose 469
 Medrano, Luis 470
 Mellado, Joaquin 479, 480
 Meneses, Bernardo 468
 Mola, Emilio 474
 Montero, Manrique 485
 Morato, Joaquin Garcia 457, 476, 478, 479, 482, 483, 485, 487, 492, 505, 506
 Moreno, 480
 Muñoz Grandes, Antonio 456
 Munoz Millas, Jose 500, 501
 Murcia Rubio, Javier 466, 467, 491
 Navarro, 465
 Navarro, Antonio 461, 470
 Noriega, Antonio 458, 462, 506
 Pardo, Garsia 488, 492
 Pareda, Enrique 470
 Perez, Alejandro 463, 469
 Perez, Jesus 490
 Perez Juan, Manuel 469
 Rambo, 505
 Recasens, Jose 470
 Rifolles, Jose Maria 470
 Robles, Anres 469
 Roselló Simonet, Juan 463, 470
 Ruibal Sabio, Alfonso 499
 Salas Larrazábal, Angel 456, 458, 468, 472 — 503, 505
 Salvador Diaz-Benjumea, Julio 458, 459, 469, 478, 487, 489, 491, 492, 504 — 506
 Sanchez, Antonio 490
 Sanchez-Arjona, Fernando 465, 468
 Sanchez-Tabenero, Manuel 468

Sanjurjo, Jose 473, 474
Serra, Carlos 471
Serra, Salvador 471
Serrano Suñer, Ramón 455
Sirvent Cerillo, Luis 479
Sisneros, Ignacio 475
Urqiola, Antonio 471
Valiente, Francisco 465, 468
Vazquez Sagistazabal, Manuel 489
Vicals, 490
Villins, 490
Zamora, Alcala 473

Италия

Badoglio, 431, 432
Bonomi, 429
Botty, Ernesto 494
Caligaris, Carlo 308
Caproni, Gianne 308
Castellani, 477
Ceccherelli, 477
Degual, Vincenzo 477, 478, 485,
490, 505
Fagnani, 485
Maccagno, 481
Magistrini, 477
Monico, 477
Moska, 482, 484
Mussolini, Benito 15, 253, 383,
401, 431, 485
Olivera, Dante 477
Picini, 308
Picoli, 481
Rosatelli, Celestin 477

Польша

Piasecki, M. 421
Porada, E. 421

Румыния

Agarici, Horia 166, 260
Anastasescu, Carol 220, 222
Anca, Iuliu 261
Angelescu, Virgil 260
Anisor, Ani 160
Antonescu, Ion 120, 153, 179,
189, 195, 230, 249, 253, 276, 410
Baciu, Dumitru 248, 260, 287
Baş, Nicolae 161
Batrau, Nicolae 261
Bălan, Emil 258, 265, 282
Bârladeanu, Ion 223, 259
Bătăcui, Corneliu 164
Boghean, Constantin 228
Boran, Jenică 164
Borcescu, Gheorghe 280
Bordeanu, Gheorghe 168, 177
Bosinceanu, Ioan 223
Bucsa, Pavel 260
Budu, Florian 185, 257
Bulat, Mihai 258
Burileanu, Nicolae 261, 285
Cameceanu, Eugen 259
Cantacuzino, Constantin 255, 256,
262 — 271, 282
Cătană, Laurentiu 261, 272
Celăreanu, Constantin 153
Chera, Dumitru 259
Cherchez, Aldea 168, 169
Chirvăsuță, Hristea 257, 272, 289
Ciobanu, Dumitru 159
Cocebaş, Gheoghe 222, 248, 253
Codrut, Anghel 165
Cojocar, Petre 259
Comşa, Liviu 160
Constantin, Pavel 162
Constantinescu, Ion 162
Constantinescu, Petre 248

- Cordesku, Petre 161
 Coteanu, Petre 248
 Cristea, Gheorghe 257
 Cristea, Nicolae 160
 Cristu, Cristu I. 223
 Dan, Gaston 168
 Dârjan, Trajan 258, 268, 279
 Dicezare, Ion 188, 256, 257, 264
 Dimache, Constantin 248
 Dimache, Ioan 248
 Dimu, Gheorghe 171
 Dobran, Ion 257, 279 — 283, 286
 Dragomirescu, C. 165
 Droc, Emil 187
 Dumitresku, Mircea 248, 260
 Dumitresku, Petre 184, 230, 234
 Dumitrescu, Stefan 260
 Dusescu, Hariton 261, 277
 Dutsu, Vasiliu 197
 Economu, Alexandru 282
 Enache, Ion 193
 Encioiu, Dumitru 223, 261, 278,
 279, 287
 Epure, Dumitru 165
 Galea, Ion 256, 258
 Gavriiliu, Constantin 257
 Gavriiliu, Traian 185
 Georgescu, Constantin 259
 Georgescu, Gheorghe 275
 Gheorghe, Cristea 253
 Gheorghe, Radu 193
 Gheorghiu, Ermil 185
 Ghica, Marin 224
 Greceanu, Stefan 259
 Greceanu, Tudor 256, 257, 264,
 274, 278, 289 — 291
 Grecu, Gheorghe 260
 Grigore, C. 180
 Grigoriu, Gheorghe 165
 Grosu, Ion 243
 Gulan, Gheorghe 260
 Firu, Gheorghe 285, 286, 289
 Francesco, Galeno 197
 Furnică, Gheorghe 165
 Husea, Ion 248
 Ianculesku, Eugen 248
 Igesku, Ion 168
 Ilie, Dumitru 173, 220, 248, 258
 Iolu, Nicolae 161
 Ionesku, Emanoil 230
 Iosifescu, Nicolae 190
 Jienesku, Gheorghe 179
 Klaru, Vasile 170
 Kulluri, Ioan 161
 Lascar, Mihai 187
 Lascu, Ion 170
 Lazăr, Ioan 165
 Lepadatu, Ilie 248
 Lungu, N. 161
 Lungulescu, Constantin 258, 278
 Macri, Constantin 162
 Macri, Nikolae 259
 Maga, Ioan 223, 257
 Malacesku, Ioan 257
 Manoliu, Alexandru 161
 Marinciu, Ion 261
 Micu, Ioan 258
 Miculesku, Gheorghe 166
 Mihailescu, Petre 260
 Mihordea, Mihai 258
 Milu, Ion 255, 256, 264, 272, 277,
 279, 284 — 289
 Mirila, Vasile 261
 Miron, Constantin 278
 Mitroi, Gheorghe 160
 Mociormita, Gheorghe 259
 Moldoveanu, 286
 Moraru, Iosif 259

- Moscu, Teodor 162, 163
 Mucenica, Ioan 257, 272, 274, 281, 282, 287
 Muresan, Liviu 259, 275
 Naghirneac, Nicolae 260, 289
 Neagoe, Gheorghe 260
 Nichifor, Vasile 159
 Nicoară, Constantin 260, 269, 275
 Nicola, Ioan 223, 248, 259
 Nistoreanu, Gheorghe 159
 Panait, Ion 260, 290
 Pârvulescu, Eugen 177
 Pistol, Dinu 278
 Polizu-Micsunesti, Nicolae 259
 Pomuț, Constantin 161, 260, 276
 Pop, Horia 256
 Popescu, Constantin 258
 Popesku, Ion 164
 Popescu-Ciocănel, Gheorghe 165, 258, 278, 282, 290
 Prasinopol, Gheorghe 259
 Puscaș, Ștefan 159, 168, 261
 Radulescu, Andrei 258, 282
 Radulesku, Ioan 175
 Radulesku, Nicolae 180
 Reinek, Radu 261
 Romanesku, 285, 286
 Rozariu, Constantin 257
 Runeskanu, 170
 Sandru, Jean 259
 Sandu, Ioan 261
 Schöbesch, Adolf 160
 Scordila, G. 277
 Sculi, Nicolae 223
 Scurtu, Dan 161, 261
 Scurtu, Petre 261
 Scutașu, Andrei 159
 Selei, Erich 261
 Senchea, 281
 Sima, Horia 153
 Simionescu, 281
 Sion, Ioan 156
 Smeu, Constantin 168
 Stanica, Gheorghe 259
 Stanku, Constantin 168
 Stefanescu, Gheorghe 275, 276
 Stefanescu, Parsifal 259
 Stengel, Ernest 278
 Stoenescu, Constantin 160
 Stroici, Gheorghe 160
 Șerbănescu, Alexandru 189, 255, 256, 264, 271 — 279, 281, 282, 284, 287, 289, 290
 Tcaci, Nikolae 168
 Teodorescu, Mirsea 261
 Teodoru, Nicolae 194
 Tifrea, Aurel 257
 Timotin, Marin 161
 Toma, Lucian 259, 266, 267
 Tomesku, Eugen 159
 Trandafirescu, Virgil 162
 Turcanu, Pavel 282
 Tutuianu, Gheorghe 248, 260
 Ursachi, Constantin 260
 Vinca, Tiberiu 257, 285, 290
 Vizanti, Dan 243, 246, 248, 257
 Vlădăreanu, Aurel 220, 248, 261
 Vonica, Ion 173
 Zâbâva, Teodor 175, 177, 258
 Zaharia, Ion 170
 Zamfir, Gheorghe 248
 Zamfirescu, Florian 223
- Словакия**
 Ambruš, Ján 419, 420
 Božik, Rudolf 434, 437, 440, 441, 444, 448, 449, 451 — 453

- Brezina, František 423, 441
 Castlos, Ferdinand 420
 Cyprich, František 441, 443 — 454
 Danihel, Martin 419, 425
 Devan, Štefan 419
 Dobrovosky, 431, 434
 Drlicka, Josef 425, 429
 Ďumbala, Ondrej 426, 427, 429, 441
 Geletko, 434, 437, 440
 Gerič, Alexander 431, 434
 Gerthover, Ján 441
 Golian, 449
 Grúň, Viliam 421, 422
 Haluznický, Ivan 425, 438
 Hanovec, František 419, 421, 440, 442, 448 — 450
 Hlinka, Andrej 420
 Jaloviar, Viliam 421
 Jambor, 437, 438
 Jančovič, Josef 432, 442
 Kacka, Vladimír 426
 Kocka, Josef 425
 Kovárik, Izidor 432, 441
 Krähenbiel, 453
 Kriško, Vladimír 435, 441
 Kubovič, 454
 Lang, 437, 438
 Mach, Alexander 418
 Malár, Gustav 436
 Martis, Štefan 423, 425, 441
 Matušek, Anton 431, 434, 441
 Melichac, František 442
 Meško, 453
 Ocvirk, Štefan 433, 437, 441, 444
 Palaticky, 433, 440
 Páleníček, Jozef 429
 Puškár, Juraj 437, 438, 442
 Režnák, Ján 62, 423, 425, 432, 441
 Singlovic, 445
 Slivka, 453
 Svento, Ferdinand 26
 Svetlik, Ján 419
 Štauder, Josef 432, 437, 441
 Tico, Josef 418, 422
 Trnka, Julius 440
 Tuka, Vojtech 420
 Zeleňák, Pavol 437, 438, 439, 442
 Ziaran, M. 421
- Советский Союз**
 Акиншин, С. В. 235
 Асташкин, М. Е. 175
 Беришвили, И. 173
 Боргунов, Н. Ф. 237
 Букчин, С. З. 235
 Гореляд, Л. И. 233
 Горюнов, С. К. 234
 Грилюк, 162
 Грисенко, А. И. 234
 Громов, Н. И. 231
 Гулаев, Н. Д. 235
 Девятко, 323
 Задирако, Л. В. 235
 Елохин, А. А. 175
 Кармин, А. Л. 237
 Карпов, Н. П. 237
 Клубов, А. Ф. 237
 Ковтун, К. И. 483
 Козаченко, П. К. 165
 Козинов, А. С. 235
 Королев, И. Г. 175
 Крюков, П. П. 237
 Куница, С. А. 173, 175
 Маланов, А. А. 175
 Митрофанов, П. А. 481
 Молотов, В. М. 48, 123
 Нечипуренко, И. Г. 483

Петров, П. П. 483
Петухов, В. С. 237
Подгорный, И. Д. 234
Покрышкин, А. И. 234, 237, 375
Полбин, И. С. 234
Речкалов, Г. А. 237, 238
Рыкачев, Ю. Б. 175
Рязанов, В. Г. 234
Серогодский, В. А. 175
Скрипка, И. И. 453
Соколов, В. В. 237
Степичев, В. В. 234
Топольский, В. Т. 173, 175
Утин, А. В. 234
Чапанов, В. П. 234
Череватых, А. Т. 175
Чистов, Н. М. 237
Шестаков, Л. Л. 172, 175
Шилов, А. П. 175

США

Adelson, Merrill 245
Anderson, Edwin 344 — 347
Baker, Addison E. 199, 202, 211, 213
Benne, Lois 149
Brereton, Lewis 205
Brown Jr., Nathan 184
Cameron, Bill 225
Cave Jr., Edvard 184
Compton, Kenneth K. 200 — 202, 208, 210, 211, 219, 226
Dalton, Malcolm C. 219
Ent, Uzal G. 201, 209 — 213
Epp, Daryl P. 333
Flavelle, Brian W. 206, 208
Gardner, 438
Garner, Eugene R. 208
Gillette, Major R. 333

Gunn, James A. 267
Halverson, Harry 181, 182
Hardiek, Walter D. 333
Hettinga, Martin 344, 345
Hoff, Thomas A. 219
Hudson, 127
Hughes, Lloyd D. 219
Hull, Charles T. 219
Husley, Dalwe G. 333
James, Harold 344, 345
Jerstad, John L. 213
Johnson, Leon W. 200, 201, 203, 217, 225
Kane, John R. 200 — 202, 206, 210, 215
Kane, Lloyd 344
Kingsley, David 344, 345, 347
Kmiec, Stanley 344 — 346
Loughmiller, George F. 149
McFarland, Kenton D. 225
McLendon, John W. 378
Merrel, Robert W. 214
Meyer, John 344
Nesbitt Jr., Fred 184
Nespor, Robert J. 208
Newsom, Robert 344
Palm, John D. 214
Pear, Sidney A. 219
Phillips, 438
Podolok, Stanislaus J. 224
Polivka, Russel W. 208
Posey, James 203, 217
Potts, Ramsay 202, 213, 215
Simons, William 344
Smart, Jacob 198
Smith, Edmond H. 219
Stanford, George 149, 150
Stewart, Walter T. 214
Sullivan, Michael 344, 345, 347

Walker, Howard 184
Wilson, Robert 206, 208
Wood, Jack W. 200, 201, 203, 217
Wright, William M. 214

Хорватия

Acinger, 415, 417
Antić, Andjelko 397
Avdić, Zdenko 417
Batalo, Julije 395
Bencetić, Ljudevit 416
Boko, Iwan 395
Boškić, Stjepan 416
Ceković, Josip 412, 413
Culinović, Mato 409, 417
Culinović, Zivko 417
Cvikić, Nikola 397
Dolanski, Marian 393
Dür, Dragan 397
Dukovać, Mato 398 — 400, 416
Džial, Franjo 391, 393, 396, 399,
400, 415, 416
Džial, Zivko 414, 416
Ferenčina, Vladimir 391, 392, 417
Galić, Cvitan 395, 409, 416
Graovac, Vladimir 391, 393
Gregurić, Pavao 395
Gumhold, Ernst 397
Helebrant, Josip 417
Ivanić, Dragutin 396, 416
Jelačić Josip 416
Jergović, Ivan 415, 416
Kelez, 415
Klauzlaric, Tomislaw 417
Kovacevic, Nonrad 410
Kreitner, Mato 395
Kren, Vladimir 390, 399
Kulenović, Sulijman 410
Martinašević, Stjepan 417

Martinko, Eduard 417
Medič, Wjeskoslav 395
Mekus, Ferdinand 397
Mihalović, Ivan 410
Miković, Veca 393, 394, 417
Mrak, Ivan 391
Pavelić, Ante 389, 406
Pawlowić, Nikola 395
Pelzej, Ivan 391
Pindulić, Nikola 397
Radić, Stjepan 394
Radić, Stjepan 388
Ratković, Dragou 410
Rogulja, Adalbert 399
Ruzić, Stjepan 395
Sandtner, Vladimir 412, 413
Schmidt, Vladimir 395
Schweiger, Zvonko 410
Spoljarić, 400
Starc, Albin 397, 416
Stipčić, Zlatko 391, 417
Sufflay, Milan 388
Varga, Ivan 389
Vicević, Viekoslaw 391
Vonk, Albeiu 410, 411
Vučina, Nikola 393
Vujčić, Bogdan 397

Югославия

Broz Tito, Josip 72, 403, 406, 409,
410, 412
Cvetković, Dragisa 385
Donović, 41
Jovicić, 41
Simović, Dusan 385
Tesić, 41
Vojinow, 41
Zikić, 46

Прочие

von Battenberg, Alexander 293,
294

Barres, 14

Beneš, Eduard 22

Chamberlian, Nevill 22

Einstein, Albert 388

Godard, Eugen 294

Habsburg, Otto 121

de Hemricourt, Rodolphe Charles
492, 493

Knachbull-Hughson, Hugo 109

Koburg-Saxon-Gotha, Ferdinand
294

Mann, Heinrich 388

Strauss, Franz Josef 375

Маслеников, Б. 296, 297

Терешкова, В. Н. 375

Тотлебен, Э. И. 278

ISBN 5-17-015263-9



По вопросам оптовой покупки книг
издательства АСТ обращаться по адресу:

*Звездный бульвар, дом 21, 7-й этаж
Тел. 215-43-38, 215-01-01, 215-55-13*

Книги издательства АСТ можно заказать по адресу:
107140, Москва, а/я 140, АСТ – «Книжки по почте»

Любое использование материала данной книги,
полностью или частично, без разрешения
правообладателя запрещается.

Научно-популярное издание

Зефиров М.В.

АСЫ ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

Союзники Люфтваффе

**Венгрия. Румыния. Болгария.
Хорватия. Словакия. Испания**

Редактор Т.И. Харизанова

Художественный редактор О.Н. Адаскина

Компьютерный дизайн: А.Р. Казиев

Технический редактор О.В. Панкрашина

Младший редактор А.С. Рычкова

Общероссийский классификатор продукции ОК-005-93, том 2:
953004 — научная и производственная литература

Гигиеническое заключение № 77.99.11.953.П.002870.10.01 от 25.10.2001

ООО «Издательство АСТ». 368560, Республика Дагестан.

• Каякентский район, с. Новокаякент, ул. Новая, д. 20

Наши электронные адреса: WWW.AST.RU. E-mail: astpub@aha.ru

Отпечатано по заказу ЗАО ЦПП «Ермак»

Отпечатано с готовых диапозитивов во ФГУП ИПК

«Ульяновский Дом печати». 432980, г. Ульяновск, ул. Гончарова, 14

