

ВІЙНА В НЕБІ ЗАКАРПАТТЯ І СЛОВАЧЧИНИ (березень 1939 р.)

Висвітлюються маловідомі аспекти застосування військової авіації у збройному конфлікті між Угорщиною та Словаччиною березня 1939 р. Особливу увагу звернуто на питання історії конфлікту, пов'язані з українськими землями.

Ключові слова: угорсько-словацький збройний конфлікт, бійці „Карпатської Січі”, військова авіація, „Мала війна”.

Little-known aspects of the use of military aircrafts in the armed conflict between the Hungary and Slovakia in March, 1939, are depicted. Special attention is paid to the questions in the context of the conflict history which are connected with the Ukrainian territory.

Key words: Hungary and Slovakia armed conflict, the “Carpathian Sich” fighters, military aviation, „Small war”.

Упродовж 1938–1939 рр. Угорщина здійснила низку зовнішньополітичних кроків, приєднавши частини територій сусідніх країн. В основі закордонної політики Будапешта лежало жадання переглянути умови Тріанонського договору й повернути до складу своєї держави землі, які Угорщина втратила на користь сусідів у 1920 р. Одним з етапів цієї політики став збройний конфлікт між Угорщиною і Словаччиною, згодом названий “Малою війною”. Бойові дії протягом 23 – 31 березня 1939 р. точилися на території Східної Словаччини і безпосередньо торкнулися української етнічної території, зокрема Закарпаття.

Під час “Малої війни” Угорщина й Словаччина активно застосували повітряні сили. Словацька авіація завдала бомбового удару по підугорському на той час Ужгороду. Це було перше в Україні і в Центральній Європі місто, що після 1920 р. зазнало атаки з повітря. У цій статті ставимо за мету висвітлити маловідомі аспекти використання військово-повітряних сил під час угорсько-словацького збройного конфлікту в березні 1939 р.

На підставі Віденського арбітражу 2 листопада 1938 р. Чехо-Словаччина передала Угорщині територію площею 12103 кв. км, у тому числі й частину Закарпаття з Ужгородом¹. На отриманих

угорцями теренах було два військові летовища – в Ужгороді й Кошицях. Користуючись летовищем в Ужгороді, вони впродовж листопада – грудня 1938 р. почали вести авіаційну розвідку



***Винищувач „Фіат” ЦР.32 Угорських королівських
військово-повітряних сил. Весна 1939 р.***

в районах Південної Словаччини, яка тоді ще входила до складу спільної Чехословацької держави². Розвідувальні завдання виконувала ескадрилья Окремого дивізіону далекої розвідки „Мерфольдес Чизма” (Mérfoldes Csizma), що раніше базувалася в Кешкеметі. Для розвідувальних летів угорці використовували літаки німецького виробництва „Гейнкель” Ге-170А. Крім літаків-розвідувачів, лінію кордону з Чехо-Словаччиною порушували й інші угорські літаки. 25 жовтня 1938 р. трапився перший повітряний інцидент, коли два угорські винищувачі „Фіат” ЦР.32 збили в повітряному просторі Чехо-Словаччини літак „Летов” Ш.328 10-ї ескадрильї чехословацьких ВПС. Унаслідок інциденту, що трапився в районі словацького села Годзово, за 11 км від лінії кордону, пілот чехословацького літака капрал Ян Келло був поранений, а спостерігач капітан Яромір Сотола загинув³.

Наступний етап угорської територіальної експансії почався 15 бе-

резня 1939 р., коли угорські війська ввійшли на територію Закарпаття, де за день до того було проголошено незалежну державу Карпатська Україна⁴. Протягом кількох днів, долаючи опір українських підрозділів „Карпатської Січі”, угорці зайняли землі Карпатської України⁵.

Ще однією територією, на яку висловила претензії Угорщина, була частина земель Східної Словаччини. Будапешт покликався на те, що до 1918 р. ці словацькі терени перебували в адміністративних межах угорської частини Австро-Угорської імперії. Угорці вирішили приєднати ці землі силою зброї.

Угорсько-словацький збройний конфлікт почався в четвер 23 березня 1939 р. О 5 год. 30 хв. місцевого часу угорські частини трьома колонами перетнули словацький кордон, наступаючи відповідно з району Великого й Малого Березна на Стакчин, з району Ужгорода на Тібаву – Собранці, а також окремим угрупованням – з Ужгорода в напрямку на Павлівці. Залучені

до наступу суходільні угорські сили склалися з трьох піхотних (7-ї, 9-ї, 24-ї), однієї (2-ї) моторизованої і двох кавалерійських (1-ї, 2-ї) бригад та кавалерійського ескадрону. Кожну з кавалерійських бригад підтримували по 24 танкетки італійського виробництва „Ансальдо” ЦВ 3/35М, а моторизований батальйон – 22 танкетки цього ж типу, 5 легких танків „Фіат” 3000Б і 3 панцерники „Віккерс-Кросслі” 29М. Загалом у ході бойових дій угорці використовували 70 танкеток, 5 легких танків і 3 панцерники.

Угорські сили наступали на фронті завширшки 35 км, просувалися швидкими темпами і вже близько 10 год. ранку 23 березня 1939 р. перебували за 7 км від Собранець. Загалом за перший день бойових дій угорці просунулися на 10 – 15 км углиб словацької території.

Для відбиття нападу словаки створили три бойові групи, до яких увійшли словацькі військовики з колишніх 16-го, 20-го й 37-го піхотних полків, а також окремих артилерійських частин чехословацької армії. Проти угорців діяли дві бойові групи: на північній ділянці фронту Стакчинська (батальйон неповного складу з 16-го піхотного полку й одна батарея гармат)⁶, а на південній – Земплинська (20-й піхотний полк, дві артилерійські батареї, одна з них – протитанкова). Ще одна група – Пряшівська (частини піхотних і гірських підрозділів) – виконувала ролю резерву. Уже в

перебігу конфлікту словаки зуміли відремонтувати 9 панцерників АО зр. 34 і 3 легкі танки ЛТ зр. 35 і використати їх у боях. Цю бронетехніку в попередні дні зумисно вивели з ладу чеські екіпажі⁷.

Усі словацькі підрозділи, що перебували на фронті, були недоукомплектовані особовим складом, бо після 14 березня 1939 р. військовики чехи та українці покинули службу. В деяких полках залишилося по 70 – 400 осіб замість 2000 – 3000 за штатним розписом. Командування словацьких збройних сил сподівалося, що військовослужбовці словаки, які на той момент перебували на території Чехії, повернуться на батьківщину й підсилять національну армію. Однак таке повернення відбувалося надто повільно. Воно ускладнювалося, зокрема, тим, що в той самий час у протилежному напрямку, зі Словаччини до Чехії, рухалася велика кількість чеських військовиків, які зреквізували для своїх потреб рухомий склад залізниці й колісний транспорт, а також вимагали позачергово перепускати їх у західному напрямку⁸. Словацькі частини особливо відчували брак офіцерів і підофіцерів, що становили в чехословацькій армії відповідно 3,4% і 4,9% загальної кількості цих категорій особового складу. У штабі VI корпусу чехословацької армії, який становив основу Словацької армії, на 130 вакансій залишилося тільки 8 військовиків-словаків. Серед 140 генералів чехословацької армії був тільки один словак.

Увечері першого дня боїв у районі Стакчина словаки зуміли спинити угорський наступ, але їхня спроба вранці 24 березня контратакувати зазнала невдачі. Угорці також не змогли прорвати словацьких позицій, отож лінія фронту стабілізувалася й не змінювалася на північній ділянці фронту аж до завершення війни. Успішніше для словацької сторони розвивалися події в районі м. Михаловці. Уранці 24 березня словацькі підрозділи Земплинської бойової групи, посилені 5 панцерниками ОА зр. 30, вибили угорців із с. Завадка (10 км на схід від Михаловець). Утім атака словаків на с. Нижча Рибниця, проведена пізно увечері того ж дня, провалилася. 25 березня до Михаловець прибули словацькі підрозділи 41-го піхотного полку й батарея 202-го полку гірської артилерії. Словацьке командування почало планувати наступ, але реалізувати його не вдалося. Під тиском Німеччини було укладено перемир'я.

Уже в перші дні конфлікту обидві його сторони активно використовували військову авіацію. Загальне співвідношення повітряних сил напередодні збройного конфлікту в Закарпатті було не на користь Словаччини. Угорщина мала 230 бойових літаків, 3300 осіб авіаційного персоналу, 13 постійних летовищ. Словацькі ВПС змогли виставити лише 82 бойові літаки та близько 800 осіб авіаперсоналу, які використовували 4 постійні летовища⁹. Крім цього, Угорщина істотно

переважала Словаччину своїм військово-промисловим потенціалом.

За умовами Тріанонського договору, який Угорщина підписала після Першої світової війни, Будапешту було заборонено мати військово-повітряні сили. Проте вже в середині 1920-х рр. Угорщина почала створювати власну військово-авіацію. Перші 9 військових авіаескадрилей існували під прикриттям спортивних аероклубів і дослідної авіагрупи. Тривалий час на угорських військових літаках не було розпізнавальних знаків і вони мали цивільні реєстраційні номери. Упродовж 1936 – 1938 рр. країна відкрито закупила значну кількість військової авіатехніки. В Австрії угорці придбали 76 винищувачів італійської конструкції „Фіат” ЦР.32, Німеччина продала Будапештові 66 бомбардувальників „Юнкерс” Ю-86К-2, 46 розвідувачів-бомбардувальників „Гейнкель” Ге-46Е-2, 18 розвідувачів „Гейнкель” Ге-70К¹⁰. У 1938 р. Угорщина підписала широку угоду про військово-технічну співпрацю з Італією, зокрема й у авіаційній сфері. На той же рік підрозділи угорської військової авіації, які від 1936 р. вже не приховували від закордону, існували у складі суходільних військ¹¹. 1 січня 1939 р. офіційно оголошено про створення Угорських королівських військово-повітряних сил (Magyar Királyi Honvéd Légierő)¹². Командувачем ними став Ласло Гар.

Ще від часів Першої світової війни Угорщина володіла порів-

няно добре розвиненою мережею аеродромів. Головними базами ВПС Угорщини були Будапешт, Мішкольц, Тапольця, Дебрецен, Веспрем, Сомбатгей, Кешкемет, Боргйод, Папа, Секешфегервар, Матіясфольд. Після того як у 1938 – 1939 рр. Угорщина приєднала Закарпаття й частину земель півдня Словаччини угорські військові пілоти отримали, як уже згадувалося, ще два військові летовища – ужгородське й кошицьке.

Незважаючи на обмеження, накладені Тріанонським договором, за міжвоєнний період Угорщина спромоглася істотно розбудувати свою авіапромисловість. Країна виробляла літаки ліцензійних і власних конструкцій на розташованих у Будапешті підприємствах МАВАГ (Magyar Királyi Államvasutak Gépgyára) та „Вайс Манфред Кампані” (Weiss Manfred Company), а також заводах МАГ (Magyar Államvasutak Gépgyára) у м. Дьор. Підприємство „Чепель” (Csepel), що працювало біля Будапешта¹³, випускало авіадвигуни. В Угорщині діяли школа авіабудування, інститут авіаційної медицини та авіаційна метеослужба. Від жовтня 1938 р. угорські пілоти відбували військовий вишкіл на італійській авіабазі поблизу м. Тренто.

Творення Словацької військової авіації (Slovenské Vzdušné Zbrane) почалося одночасно з формуванням національних збройних сил – уже наступного дня після проголошення 14 березня 1939 р. незалежності Словаччини. Мініс-

тром національної оборони країни, а водночас головнокомандувачем усіма збройними силами було призначено підполковника Фердинанда Чатлоша. 15 березня розпочато організацію структур міністерства національної оборони, у складі якого було передбачено й окремий авіаційний відділ¹⁴.

Базою для формування словацьких військово-повітряних сил стала матеріальна частина й особовий склад 3-го змішаного авіаційного полку ім. генерала Мілана Рагтіслава Штефаніка чехословацької армії¹⁵, який перебував на території новопроголошеної держави. Словакам дісталось 358 літаків, зокрема 71 винищувач, 87 літаків-розвідувачів та легких бомбардувальників, 74 навчальні машини¹⁶. Значна частина літаків потребувала ремонту, придатними до негайного використання виявилось лише 82 бойові одиниці¹⁷. Командувачем словацькими ВПС призначили керівника авіаційного відділу міністерства національної оборони, найстаршого за званням серед словацьких військових пілотів майора Яна Амбруша.

Словацькі військові авіатори могли користуватися 4 летовищами (Списька Нова Весь, Пештяни, Трі Дуби, Вайнори). Головним з них стала авіабаза Списька Нова Весь, збудована в 1934 – 1937 рр. біля однойменного міста на Східній Словаччині. Запасний аеродром бази містився поблизу с. Мецеловці. На території країни було ще кілька військових летовищ, але

з різних причин словацькі ВПС не могли використовувати їх. Так, на летовищах Тренчин і Попрад ще не завершилися будівельні роботи, аеродроми Ішла, Шебастова, Наршани, Каменіца-над-Цирохою були в 1938 р. законсервовані, Жиліну й Малацькі Нови Двур у другій половині березня 1939 р. взяли під свій контроль німецькі люфтваффе¹⁸.

У спадок від чехословацької армії Словаччина отримала певну кількість засобів протиповітряної оборони. На момент проголошення незалежності на словацькій території був розташований 153-й полк зенітної артилерії. Він складався з трьох підрозділів, що стаціонували в Братиславі, Пештянах і Спиській Новій Всі. Кожен з підрозділів налічував по три батареї зенітних гармат „Шкода” зр. 22 калібру 83,5 мм (загалом 36 гармат). Крім того, полк мав 7 рот автоматичних малокаліберних гармат „Ерлікон” калібру 20 мм (загалом 84 гармати), розташованих на аеродромах Топольчани, Зволен, Нітра, Сабінов, Пештяни, Вайнори та Списька Нова Весь (у кожній з рот було по 12 „Ерліконів”). У районі Генчин – Златовці містилася рота зенітних прожекторів. Проте в усіх зенітних підрозділах давався взнаки брак особового складу й боєприпасів.

Словацькі збройні сили відчували значні проблеми з кадровим забезпеченням. Станом на березень 1939 р. у словацьких ВПС перебувало на службі лише 80 пілотів

і пілотів-спостерігачів¹⁹. Із 1400 осіб наземного і літного персоналу, що служили в 3-му авіаполку чехословацької армії до 14 березня 1939 р., на 25 травня того року залишалися на службі 824 військовики²⁰.

З угорської сторони в конфлікті взяли участь 1-ша „Іяш” (Ijász) і 2-га „Людаш Матї” (Ludas Matyi) винищувальні ескадрильї 1-го авіаполку, що базувалися відповідно в Ужгороді й Мішкольці²¹. Кожен з підрозділів мав на озброєнні по дев'ять винищувачів італійського виробництва „Фіат” ЦР.32. 3-тя винищувальна ескадрилья цього ж полку „Пума” (Puma), що на час конфлікту була перебазована до м. Чоп на Закарпатті, не змогла взяти участі в боях, бо більша частина території аеродрому базування дуже розмокла й не надавалася до використання. Угорську бомбардувальну авіацію представляли три ескадрильї: 3-тя „Сагра вігар” (Ságra Vihar), 4-та „Шаркани” (Sárkány) й 5-та „Гювелік Матї” (Hüvelyk Matyi). Усі ці підрозділи, що налічували по дев'ять літаків німецького виробництва „Юнкерс” Ю-86К-2, базувалися на летовищі в Дебрецені. У перебігу бойових дій окремі бойові завдання виконували літаки 6-ї „Чикос” (Csikos) і 7-ї „Сольйом” (Solyom) ескадрилей близької розвідки з Дебрецена й Мішкольця. Ці підрозділи мали на озброєнні по 8 літаків-розвідувачів угорського виробництва ВМ-16 (6-та ескадрилья) і ВМ-21 (7-ма



Бомбардувальник „Юнкерс” Ю-86К-2 Угорських королівських військово-повітряних сил. Весна 1939 р.



*Винищувач „Авіа” Б.354 Словацької військової авіації. Весна 1939 р.
Під час „Малої війни” на словацьких військових літаках
усе ще були нанесені розпізнавальні знаки Чехо-Словаччини*

ескадрилья)²². Обидві ескадрильї – „Мерфольдес Чизма” (Mérföldes Csizma) й „Гольйо” (Golya) – окремого дивізіону далекої розвідки на літаках „Гейнкель” Ге-170А базувалися на аеродромі Кешкемет. Протиповітряну оборону наземних угорських військ забезпечували зенітні гармати 36М калібру 40 мм.

Головною базою словацьких ВПС, які брали участь у конфлікті, стала Списька Нова Весь, де базувалися 49-та винищувальна ескадрилья (10 літаків „Авіа” Б.534), а також 12-та й 13-та розвідувальні ескадрильї. Перша з них мала на озброєнні 5 літаків „Аеро” Ап.32 і 5 „Летов” Ш.328, друга – 10 машин

„Летов” Ш.328. У середині березня з Пештян на аеродром до Списької Нової Всі перелетіла 45-та винищувальна ескадрилья, що мала 10 літаків „Авіа” Б.534 та 2 „Авіа” Бк.534²³. За іншими відомостями, у березні 1939 р. на летовищі Списька Нова Весь базувалися 52 придатні до вжитку літаки²⁴.

У перший день конфлікту Словацькі ВПС дістали наказ, координуючи свої дії із сухохідними військами, протистояти угорським силам і сприяти витісненню угорських сил зі словацької території.

На світанку 23 березня три словацькі винищувачі „Авіа” Б.534 зі складу 49-ї винищуваль-



*Розвідник-бомбардувальник „Летов” Ш.328 Словацької військової авіації.
Весна 1939 р. Машина такого типу 24 березня 1939 р. завдала бомбового
удару по мосту через річку Уж в межах міста Ужгорода*



Розвідник-бомбардувальник „Летов” Ш.328

ної ескадрильї виконали розвідувальний лет у район на південь від Кошиць, де сподівалися виявити райони зосередження наземних сил супротивника, але зробити цього не зуміли. Успішнішим був розвідувальний політ трьох літаків „Авіа” Б.534 із 45-ї винищувальної ескадрильї в район східної ділянки словацько-угорського кордону, здійснений після 9-ї години ранку. Словацькі піло-

ти виявили головні напрямки наступу угорців, що дало змогу головнокомандувачеві словацьких збройних сил генералові Ф. Чатлошу дати перші накази про організацію лінії оборони. Авіаційним підрозділам Ф. Чатлош наказав завдати бомбових ударів по угорських військах у районі Улич – Убла, а також провести розвідку в напрямку Собранці – Павловці – Михаловці.

Упродовж дня словацькі пілоти з 12-ї, 45-ї і 49-ї ескадрилей здійснили чотири групові нальоти на угорські сили, що наступали на північній ділянці фронту. Всі атаки було виконано у складі ключів по три літаки. Першими для бомбардування в район Улич – Убла – Велике Березно о 13 год. 08 хв. вилетіли три літаки „Летов” Ш.328 з 12-ї ескадрильї. Словацькі пілоти кілька разів бачили колони військ і навіть двічі були обстріляні із землі, проте, не маючи певності в тому, що під ними супротивник, бомб не скидали. О 15.20 літаки повернулися на аеродром і, незважаючи на ризик, приземлилися з підвішеними авіабомбами. Стояла імла й від часу до часу падав сніг, тому пілотам не вдалося подати точної інформації про місця перебування військ супротивника. О 13 год. 22 хв. з леговища Списька Нова Весь стартували три винищувачі „Авіа” Б.534 із 49-ї ескадрильї, що успішно обстріляли з кулеметів угорські підрозділи 9-ї піхотної і 1-ї кавалерійської бригаад на залізничній станції Улич. Угорці відкрили вогонь із землі, але влучань у словацькі літаки не досягли²⁵.

Наступний наліт на станцію Улич зробили після 15.00 год. три словацькі винищувачі з 45-ї ескадрильї. Під час цього нальоту угорці змогли вогнем із землі збити літак поручника Яна Светліка, який загинув. Незважаючи на втрату однієї машини, два інші літаки дали штурмували станцію. За словацькими даними, внаслідок бомбар-

дування (друга група винищувачів мала по шість 10-кілограмових бомб, підвішених під крилами) та обстрілу з бортових кулеметів на станції Улич було пошкоджено кілька угорських вантажівок і гармат, а також знищено принаймні одну позицію зенітного кулемета.

Наступна група з трьох винищувачів „Авіа” Б.534 із 45-ї ескадрильї вилетіла на бомбардування станції Улич о 16 год. 30 хв. Вогнем із землі угорцям удалося пошкодити один словацький літак. Поранений пілот, Стефан Дефан, зумів посадити свою машину біля залізничної станції Стакчин, але вже на землі помер від великої втрати крові. Словацькі піхотинці, побоюючись, що літак може потрапити в руки ворога, підірвали винищувач ручними гранатами²⁶.

Єдиний виліт для бомбардування угорських військ на південній ділянці фронту 23 березня виконав літак „Летов” Ш.328 із 12-ї ескадрильї. Погода під час польоту дуже погіршилася, тож словацькі пілоти мусили були посадити літак і перечекати на землі чверть години, поки поліпшиться видимість. Знову злетівши, екіпаж дістався району Михаловець, де скинув бомби на угорські підрозділи зі складу 2-ї моторизованої бригади, що займали с. Нижня Рибниця. За словацькими відомостями, унаслідок бомбардування згоріло кілька угорських вантажівок. Вогнем із землі пілот „Летова” Ш.328 капрал Ян Ондріс був поранений у ногу, однак, не зважаючи на це, далі виконував

бойове завдання. Долетівши до Михаловець, де перебував штаб 20-ї піхотної дивізії, словацькі пілоти скинули в його розташуванні вимпел із розвідувальними даними. Тільки після цього поранений Я. Ондіріс зробив посадку біля Сечовець.

Загалом упродовж 23 березня словацькі пілоти виконали 19 вильотів, у ході яких провадили розвідку й завдавали бомбових і штурмових ударів по угорських військах, що наступали. Протягом цього дня словаки втратили від вогню із землі 2 літаки (обидва – винищувачі „Авіа” Б.534), ще 5 інших було пошкоджено (один – „Летов” Ш.328, чотири – „Авіа” Б.534), два пілоти загинули, один дістав поранення. З огляду на ці втрати генерал Ф. Чатлош наказав посилити словацьке авіаційне угруповання бази Списька Нова Весь. Зі складу базованих у глибині словацької території 37-ї, 38-ї і 39-ї ескадрилей було сформовано два ключі (6 машин), які вранці 24 березня перелетіли на головну базу Словацьких ВПС. Коли один із винищувачів „Авіа” Б.534 сідав, його колеса загрузли в підмоклому ґрунті на краю летовища й він розбився, проте пілот уцілів.

Через погану погоду угорська сторона 23 березня не ввела в дію своєї винищувальної і бомбардувальної авіації. Лети виконували тільки літаки-розвідувачі „Гейнкель” Ге-170А, які здійснювали розвідку словацьких аеродромів Списька Нова Весь і Пештяни²⁷.

Найзапекліші повітряні бої за весь час тривання конфлікту роз-

горнулися 24 березня. Погода того дня трохи поліпшилася і від 7.40 ранку угорські винищувачі з летовища в Ужгороді почали патрулювати район зосередження сил угорської 2-ї моторизованої бригади.

Уранці 24 березня в районі Стакчина відбувся повітряний бій між трьома словацькими „Авіа” Б.534 з 49-ї ескадрильї і трьома угорськими винищувачами „Фіат” ЦР.32 із 1-ї ескадрильї „Іяш” 1-го авіаполку. Словацькі винищувачі, що зустрілися з угорцями в повітрі, мали підвішені під крилами авіабомби, тому не могли належно маневрувати. Угорські пілоти надпоручник Аладар Негро й хорунжий Шандор Шоаяк збили два словацькі винищувачі. Пілот одного з них поручник Ян Прхачка спробував сісти, не скидаючи підвішених під крилами бомб, унаслідок чого літак уже на землі вибухнув, а сам він загинув. Другий із словацьких летунів, сержант Цирил Мартіч, коли в бою угорський винищувач прострелив радіатор і бак з оливою його літака, устиг скинути бомби й зробив успішну вимушену посадку. Третій словацький літак зумів повернутися на своє летовище, хоча угорська сторона заявляла, що він також був пошкоджений і здійснив вимушену посадку²⁸.

Близько полудня три словацькі винищувачі з 45-ї ескадрильї заатакували угорську бронетанкову колону на дорозі між Тібавою і Собранцями. Угорські танкетки мали завдання підтримувати дії 9-ї піхотної бригади. Відбиваючи

наліт, угорська ППО збила один словацький „Авіа” Б.534, пілот якого капітан Йозеф Захара потрапив у полон²⁹. Ще один пошкоджений під час цієї атаки вогнем із землі винищувач поручник Йозеф Паленічек зміг посадити на контрольованій словацькими військами території³⁰. Словацькими бомбами було пошкоджено два угорські артилерійські тягачі.

Близько 11 год. 45 хв. словацький „Летов” Ш.328 бомбардував Ужгород. Екіпаж скинув чотири бомби на міст через річку Уж, однак не зміг добитися жодного влучання. Усі чотири авіабомби вибухнули поблизу цілі. Щоб перехопити бомбардувальник, з летовища Ужгорода піднялися три винищувачі „Фіат” ЦР.32 1-ї ескадрильї „Іяш”, але словацькі пілоти зуміли відірватися від погоні. Зробити це їм допомогла густа імла, що висіла над землею.

Повітряні бої тривали пополудні в районі Михаловці – Собранці, де три „Летови” Ш.328 із 12-ї ескадрильї під прикриттям трьох „Авіа” Б-534 з 45-ї ескадрильї намагалися завдати бомбового удару по наземних позиціях угорських військ. У районі Павловців із цими словацькими літаками зустрілися дев'ять угорських „Фіатів” ЦР.32 1-ї ескадрильї „Іяш”, які збили один „Летов” і всі три словацькі винищувачі. Зустріч у повітрі стала наслідком випадковості – угруповання угорських винищувачів дістало завдання летіти до Мішкольца, де мало зустрітися в повітрі з групою угорських

бомбардувальників і провести спільний рейд на словацьку базу Списька Нова Весь. Бій почався з ініціативи командира угорської групи надпоручника Бели Чемке. У ході бою два „Летови” Ш.328 встигли скинути бомби на угорські війська на дорозі перед Собранцями. Коли один з „Летовів” уже повертався на аеродром базування, у нього заглух двигун і екіпаж зробив вимушену посадку в околиці Стразького. Усі три підбиті словацькі винищувачі виконали вимушене приземлення на території, контрольованій своїми військами. Словацькі пілоти стверджували, що збили або принаймні серйозно пошкодили в цьому бою два угорські винищувачі. Тим часом про збиті словацькі літаки заявили угорські пілоти: надпоручники Бела Чемке, Ласло Палко, Аладар Негро, Антал Бекашші, поручник Матіяш Пірата, хорунжі Шандор Шоаяк і Арпад Кертеш³¹.

Увечері того ж дня угорці здійснили авіаналіт на словацький аеродром Списька Нова Весь. Угорське командування планувало, що участь у нальоті візьмуть 36 бомбардувальників „Юнкерс” Ю-86К-2. Ударне угруповання мали творити ескадрильї „Шаркани” й „Гувелік Матї” з Дебрецена (18 літаків), а також ескадрильї „Бузоган” (Buzogany) та „Галал” (Halal) 2-го авіаполку з Сомбатгеї (18 літаків). Бомбардувальники, що стартували з різних летовищ, мали зустрітися в районі Мішкольца з винищувачами прикриття (27 машин) і далі спільно

летіти до цілі. Винищувальне прикриття мали забезпечити три ескадрильї (1-ша „Іяш”, 2-га „Людаш Матї” і 3-тя „Пума” зі складу 1-го авіаполку, загалом 27 винищувачів „Фіат” ЦР.32). Крім прикриття бомбардувальників, угорські винищувачі мали додаткове завдання – завдати бомбового удару по словацькому запасному аеродрому Шебастова поблизу Пряшева. У зв’язку з цим під крила винищувачів підвісили по вісім 10-кілограмових бомб.

Наліт на Спиську Нову Весь планувалося виконати двома хвилями, у кожній з яких мало бути по 18 бомбардувальників. Утім виконати операцію так, як її було заплановано, не вийшло. Розташовані в Сомбатгеї ескадрильї з невідомих причин не отримала наказу про участь у нальоті й залишилися на землі. На летовищі Дебрецена вдалося підготувати для вильоту тільки 7 машин ескадрильї „Шаркани” і 8 „Говелік Матї”. Бомбардувальники злітали зі значними затримками, через що виникли проблеми з формуванням у повітрі. Частина машин відстала й заблудилася. У районі Мішкольця спромоглися зустрітися лише 11 бомбардувальників і 9 винищувачів прикриття. До Мішкольця прибули тільки винищувачі 2-ї ескадрильї „Людаш Матя”. 1-ша ескадрилья „Іяш” не приєдналася до групи бомбардувальників, оскільки в районі Павловців зав’язала бій зі словацькими літаками, а 3-тя ескадрилья „Пума” взагалі не

змогла піднятися в повітря, бо поле летовища в Чопі розмокло. Поблизу Мішкольця екіпаж одного з „Юнкерсів” Ю-86К-2 через неухважність випадково скинув бомби, відтак повернувся на аеродром базування. Ще два „Юнкерси” Ю-86К-2, заблудившись, вийшли до угорського міста Рожнява, причому один з них скинув на його околицю бомби.

Таким чином до Списької Нової Всі дісталися тільки 10 бомбардувальників і 9 винищувачів. Уже в ході нальоту одному з бомбардувальників не вдалося скинути бомби внаслідок відмовлення механізмів бомботримачів. Бомбардування провадилося з висоти 800 м, на Спиську Нову Весь угорські літаки скинули 900 бомб³² загальною вагою 7,2 тонни. Угорська сторона заявила, що в результаті нальоту на землі знищено 9 словацьких літаків. Натомість словаки визнали, що пошкодження від уламків бомб і вогню бортових кулеметів угорських літаків на землі дістали тільки 7 машин – 2 „Авіа” Б.534, 3 Ар.32, „Летов” Ш.328 і „Авіа” Б.71. Словацька протиповітряна оборона не змогла відкрити вогонь по ворожих літаках, бо зенітні гармати „Шкода” не мали набоїв, а в автоматичних гармат „Ерлікон” не було обслуги³³. Єдиним словацьким пілотом, який зумів підняти в повітря свій літак під час бомбардування, був сержант Шранцишек Циприх з 39-ї винищувальної ескадрильї з Пештян³⁴.

Загалом упродовж 24 березня словацька авіація виконала 18 (за іншими даними – 17) бойових вильотів, під час яких утратила 8 машин³⁵, троє пілотів загинули, а один потрапив у полон. Пошкоджені літаки зробили вимушені приземлення за межами головної словацької авіабази, що ускладнило ремонт і повернення їх у лад. Унаслідок бомбардування військової авіабази в Списській Новій Всі було вбито 5 і поранено 14 військових пілотів. Крім того, втрат зазнала й цивільна людність (6 загиблих і 14 поранених).

Уранці 25 березня у відповідь на бомбардування Списької Нової Всі словаки почали планувати відплатний бомбовий наліт на Ужгород і Будапешт. Однак, зважаючи на технічні труднощі й політичні наслідки, які могло мати бомбардування угорської столиці, від такого плану вирішили відмовитися. За відомостями словацького дослідника Яна Петрика, єдиний наліт на етнічну угорську територію здійснили 25 березня два словацькі літаки „Летов” Ш.328, скинувши бомби на міст поблизу Римановської Суботи (тепер – у межах Словаччини) і на летовище в угорському м. Мішкольц.

Починаючи від 25 березня, інтенсивність дій авіації поступово зменшувалася. Словацька сторона розосередила свої літаки, перебазувавши їх із головної авіабази на інші летовища. 31 березня, вилітаючи зі Списької Нової Всі, „Летов” Ш.328 зачепив винищувач „Авіа” Б.534, що зазнав аварії на краю летовища 24 березня. Унаслідок катастрофи

загинули пілоти поручники Антон Слodziчка й Ладіслав Сулік та фахівець наземної обслуги старший солдат Стефан Годур³⁶.

Активна фаза бойових дій „Малої війни” тривала лише два дні – 23 і 24 березня. Уже 25 березня за посередництва Німеччини було досягнуто домовленості тимчасово припинити вогонь. Проте спорадичні сутички на лінії фронту тривали до 31 березня, а остаточну мирну угоду з визнанням нового кордону укладено 4 квітня 1939 р.

Братислава мусила визнати нову лінію кордону і втрату частини своєї території, що увійшла до складу Угорщини. Під час конфлікту словацька сторона втратила вбитими 22 військовиків, загинуло також 36 цивільних осіб. У полон потрапило 360 словацьких вояків, переважну більшість з яких угорці захопили зненацька під час сну в казармах у першу годину нападу. Як оголосила 25 березня угорська сторона, її втрати становили 8 осіб убитими й 30 пораненими. Однак два дні по тому було названо нові цифри – загалом у боях проти „Карпатської Січі” й словаків з угорського боку 23 особи загинули й 55 дістали поранення.

Словаки в повітряних боях утратили 8 літаків (7 винищувачів „Авіа” Б.534 і один розвідувач-бомбардувальник „Летов” Ш.328). Загибло четверо пілотів і один летун-спостерігач, ще п'ятеро пілотів стали жертвами угорського авіанальоту на Спиську Нову Весь, а двоє – авіакатастрофи 31 березня. Отже, втрати серед військових пілотів ста-

новили 50% усіх військових утрат Словаччини за час конфлікту. Словацька сторона твердила, що тільки в районі Собранець авіаударами з повітря було знищено 17 угорських військових авт, а в ході повітряних боїв словацькі винищувачі збили 5 ворожих літаків³⁷. Проте угорські дані не підтверджують цієї інформації. Єдиний втрачений угорцями літак знищила 24 березня власна протиповітряна артилерія. Помилково збитий винищувач „Фіат” ЦР.32 пілотував хорунжий Арпад Кертеш, який урятувався на парашути³⁸.

У ході повітряної війни словацькі пілоти опинилися в порівняно гіршій ситуації, аніж угорці, тому що внаслідок значної відлеглості аеродрому Списька Нова Вєсь від району бойових дій (понад 250 км) зменшувався час, який могли провести над полем бою словацькі літаки. Натомість летовища, що їх використовували Угорські королівські військово-повітряні сили (насамперед Ужгород), містилися за 50–100 км від поля бою, тож угорські пілоти могли довше перебувати в повітрі над лінією фронту. Значна частина польотів відбувалася в умовах поганої видимості (хмарність і снігові завії), через що пілоти часто не могли розрізнити на землі позиції власних сил і порядки супротивника.

Найактивніше обидві сторони використовували під час конфлікту літаки-винищувачі. Здебільшого словацькі винищувачі „Авіа” Б.534 діяли не зовсім відповідно до свого призначення як легкі

бомбардувальники й штурмовики. Для виконання таких завдань під крила винищувачів чіпляли 10-кілограмові бомби, що утруднювало їм маневрування під час бою. До того ж їхні дії ускладнювалися тим, що пілоти часто мушили виконувати й розвідувальні завдання. Мельдунки з повідомленнями про пересування угорських військ та їхню чисельність словацькі пілоти скидали у вимпелах у районах розташування власних військ.

Порівнюючи тактико-технічні характеристики літаків, які були в угорської і словацької військової авіації, потрібно зазначити, що винищувачі „Авіа” Б.534 і „Фіат” ЦР.32 мали приблизно однакові характеристики, і тут жодна зі сторін технічно не переважала другу. Водночас не підлягає сумніву, що угорські бомбардувальники „Юнкерс” Ю-86К-2 і розвідувачі „Гейнкель” Ге-170А за своїми технічними властивостями істотно випереджали універсальний розвідувач і легкий бомбардувальник „Летов” Ш.328, який був на озброєнні словаків. Вочевидь саме тому словацьке командування активно використовувало як бомбардувальники винищувачі „Авіа” Б.534. Ці літаки відзначалися доброю маневреністю й мали достатню швидкість, проте не були броньованими, унаслідок чого під час виконання бомбових і штурмових ударів зазнавали значних втрат від вогню із землі. Найчастіше до вимушених посадок словацьких винищувачів призводили пошкодження радіаторів водяного охолодження.

Словацьку авіацію переважно залучали до завдання тактичних бомбових ударів по шляхах пересування угорських військ. Цілями бомбардування були об'єкти локального значення (дороги, мости, залізничні станції). Словацькі літаки діяли порівняно невеликими групами у складі 2–3 машин. Найбільший груповий політ у ході конфлікту здійснила група з 6 літаків. Угорці використовували свою авіацію більш концентровано – крім вильотів у складі ключа (3 машини), деякі вильоти виконували цілі ескадрильї (9 літаків), а то і кілька ескадрилей, як було під час нальоту на Спиську Нову Вєсь. Тоді угорська авіація здійснила масований бомбовий удар із залученням значних сил. Однак через недостатній вишкіл екіпажів багато літаків, які мали взяти участь у цьому нальоті, не виконали своїх завдань.

Поразка в конфлікті негативно вплинула на моральний стан особового складу словацької військової авіації. Упродовж червня 1939 р. одразу 10 словацьких пілотів здезертували, перелетівши на своїх літаках до Польщі та Югославії, а ще один екіпаж, пробуючи втекти, розбився. 5 серпня військову службу покинув і виїхав до Великої Британії командувач словацької військової авіації Я. Амбруш. Словацькі військові пілоти, що втекли або емігрували до Польщі, вступали там на військову службу. У вересні 1939 р. у структурах польських ВПС діяла окрема розвідувальна ескадрилья, де служили 93 чеські й словацькі пілоти³⁹.

- 1 Ротшильд Дж. Східно-Центральна Європа між двома світовими війнами. – К., 2001. – С. 223.
- 2 Після проголошення в жовтні 1938 р. федеративного устрою Чехословацької держави її назва почала писатися як Чехо-Словаччина. Водночас країна зберігала спільні збройні сили, тому стосовно армії вживаємо назву „чехословацька”.
- 3 Petrik J., Olejko A. Karpackie niebo 1939. – Dębica, 2001. – S. 13.
- 4 Під час цієї операції угорська сторона застосувала проти українських сил військову авіацію. Український історик Петро Мірчук твердив, що бійцям „Карпатської Січі”, які використовували трофейні зенітні гармати, вогнем із землі вдалося збити кілька угорських літаків. Див.: Мірчук П. Нарис історії ОУН 1920 – 1939 роки. – К., 2007. – С. 437. Проте інші джерела цього факту не підтверджують. Зафіксований принаймні один випадок застосування угорської авіації проти підрозділів чехословацької армії: 16 березня 1939 р. угорський військовий літак у районі між селами Убла й Ладомирова скинув бомби й обстріляв з бортової зброї підрозділи 12-ї піхотної дивізії чехословацької армії. Див.: Petrik J. Spišská tragedia. – Martin, 1999. – S. 15.
- 5 Ротшильд Дж. Знач. праця – С. 223.
- 6 Згідно з іншими даними – дві батареї гармат.
- 7 Загалом Словаччина успадкувала від чехословацької армії 79 танків ЛТ зр. 35 і 13 панцерників АО зр. 30. Див.: Енциклопедия танков / Сост. Г.Л. Холявский. – Минск, 1998. – С. 163; Енциклопедия бронетанкового вооружения и техники. Колесные и полугусенич-

- ные броневомобили и бронетранспортеры / Сост. Г.Л. Холявский. – Минск, 2004. – С. 426.
- 8 Згідно з умовами підписаної 15 березня 1939 р. угоди про встановлення протекторату Третього райху над Чехією і Моравією, підрозділи колишньої чехословацької армії, перебазовані на територію Словаччини після оголошення 23 вересня 1938 р. мобілізації, мали повернутися в містя своєї попередньої дислокації, де підлягали розформуванню. Уряд Словаччини видав розпорядження, за яким усі чехи, що служили на словацькій території, мусили покинути її до 22 березня 1939 р. На практиці евакуація особового складу й техніки тривала до 27 березня 1939 р.
- 9 Petrik J., Olejko A. Op. cit. – S. 22.
- 10 В Угорських королівських військово-повітряних силах ці літаки дістали позначення „Гейнкель” Ге-170А.
- 11 Зефіров М. Асы Второй мировой войны: Союзники Люфтваффе. Венгрия, Румыния, Болгария, Хорватия, Словакия, Испания. – Москва, 2003. – С. 17, 20.
- 12 Там само. – С. 23.
- 13 Тепер територія підприємства „Чепель” увійшла в міську смугу Будапешта.
- 14 Olejko A. Lotnictwo czechosłowackie i słowackie podczas drugiej wojny światowej // Druga wojna światowa w 60 lat po zakończeniu i jej konsekwencje: Praca zbiorowa pod red. W. Wróblewskiego. – Kraków, 2006. – S. 98.
- 15 До складу 3-го змішаного авіаційного полку, який за своїми силами дорівнював авіадивізії, входило 4 бойові дивізіони (загалом 12 ескадрилей) і один запасний дивізіон, що мав дві навчальні, запасну й технічну ескадрильї, авіапарк, авіаційні майстерні та авіаційне стільбище (полігон). Особовий склад полку налічував бл. 1400 осіб, його штаб містився в Пештянях. Крім того, на час проголошення незалежності Словаччини на її території були й інші літаки, серед них принаймні 6 „Летов” Ш.328, 6 „Авіа” Б.534, 4 „Девуантін” Д-1 на аеродромах Пештяни, Зволєн, Тренчанські Біскупице й Вайнори (загалом бл. 20 літаків зі складу інших підрозділів). Див.: Olejko A. Lotnictwo czechosłowackie i słowackie... – S. 98.
- 16 Згідно з іншими даними: 82 винищувачі (66 „Авіа” Б.534, 16 Бк.534) і 101 розвідувач-бомбардувальник „Летов” Ш.328. Див.: История ВВС Словакии // <http://www.airwar.ru/history/af/clovak/clovak.html>
- 17 Petrik J., Olejko A. Op. cit. – S. 7.
- 18 У ході перемовин, що відбулися у Відні, уряд Третього райху 23 березня 1939 р. змусив представників Словаччини підписати „охоронну угоду” (Schutzvertrag). Згідно з її умовами, на території Західної Словаччини утворювалася „охоронна зона” (Schutzzone), яку перебирала під свій контроль німецька армія. Територія „охоронної зони” включала серед іншого два військові летовища (Жиліна й Малацькі Нови Двур) та два авіаполігони (Плавецьке Подграде і Глобоке).
- 19 Rajniš J. Slovenske letectvo 1939–1944. – Bratislava, 1998. – S. 14, 15. Зважаючи на кадрові проблеми, усупереч попереднім рішенням, міністр національної оборони Словаччини генерал Ф. Чаглош звернувся до офіцерів-чехів із закликом залишитися на службі в новопосталій Словацькій державі. На заклик відгукнулося тільки близько 20 осіб.
- 20 Olejko A. Działania lotnicze w pasie Karpackim w latach 1914–1947. – Rzeszów, 2005. – S. 149. На момент конфлікту з Угорщиною особовий склад був ще мен-

- ший і орієнтовно становив бл. 600 осіб. Аби вирішити кадрові питання, командування словацьких ВПС ліквідувало 15-ту розвідувальну ескадрилью в Жиліні, а її особовий склад перевело до тих підрозділів, що стаціонували на базі Списька Нова Весь. У подібний спосіб було ліквідовано й 13-ту розвідувальну ескадрилью.
- 21 Аеродроми базування зазначено на час тривання збройного конфлікту.
- 22 Жирохов М., Котлобовский А. ВВС Словакии в 1939 году // *Авиация и время*. – 1999. – № 1. – С. 37. Згідно з іншими даними, обидва підрозділи налічували по 9 літаків зазначених конструкцій.
- 23 Petrik J. *Spišská tragedia*. – S. 35. „Avia” Бк.534 відрізнявся від базової моделі озброєнням. Хоч машина повинна була мати гармату калібру 20 мм і чотири кулемети калібру 7,7 мм, однак через брак фахівців та відповідного знаряддя словацькі військовики артилерійського озброєння на них не встановлювали й винищувачі літали тільки з кулеметами.
- 24 Rajlich J. *Jeden z tatranských orlu // Letectví + Kosmonautika*. – 2002. – № 13. – S. 25. Серед несправних машин був двомоторний бомбардувальник „Avia” Б.71 (ліцензійний СБ-2).
- 25 Petrik J., Olejko A. *Op. cit.* – S. 27.
- 26 *Ibid.* – S. 28.
- 27 Жирохов М., Котлобовский А. *Зазнач. праця*. – С. 38.
- 28 Olejko A. *Działania lotnicze w pasie Karpackim...* – S. 156.
- 29 Літак „Avia” Б.534, на якому Захара зробив вимушену посадку, угорці відремонтували й використовували у своїй військовій авіації, а згодом – в університетському аероклубі Будапешта. Див.: Fekes M. *Avia B. 534 ve službach MKHL // Revü*. – 2001. – № 38. – S. 35, 36.
- 30 Petrik J., Olejko A. *Op. cit.* – S. 32.
- 31 Згодом словацька сторона заявила, що екіпаж „Летова” Ш.328 у складі капрала Густава Пажицького й поручника Фердинанда Свенто, які вистрибнули з парашутами, угорські винищувачі розстріляли в повітрі. Угорці це заперечували, проте визнали, що один зі словаків, який урятувався на парашуті, уже на землі був убитий внаслідок фатальної помилки: його застрелили угорські гусари, коли він спробував був дістати з кишені комбінезона документи, вирішивши, що той намагається витягти зброю.
- 32 За іншими даними – 890 бомб.
- 33 Головний склад зенітних боеприпасів на території Словаччини містився на заході країни, у Немшовій, яка опинилася в межах створеної німцями „охоронної зони”, де контроль над усім військовим майном перебрала німецька армія. Див.: Olejko A. *Działania lotnicze w pasie Karpackim...* – S. 150.
- 34 Petrik J., Olejko A. *Op. cit.* – S. 43–44. Згодом Ф. Циприх став найрезультативнішим пілотом-винищувачем Словацьких ВПС. За час Другої світової війни він збив 17 літаків. Див.: Зефиоров М. *Зазнач. праця*. – С. 454.
- 35 Того дня словаки втратили 7 винищувачів „Avia” Б.534 і багатоцільовий літак „Летов” Ш.328.
- 36 Petrik J., Olejko A. *Op. cit.* – S. 51, 52.
- 37 Olejko A. *Lotnictwo czechosłowackie i słowackie...* – S. 101.
- 38 Wawrzyński M. *Wojna powietrzyna nad Karpatami: Walki lotnictwa węgierskiego i słowackiego w 1939 r. // Militaria i Fakty*. – 2002. – № 1. – S. 38, 39.
- 39 Кукуруза Л. *Война в небе Западной Украины: Сентябрь 1939 года // Авиация и время*. – 2004. – № 6. – С. 33.