Леонід КУКУРУЗА

ВІЙНА В НЕБІ ЗАХІДНОЇ УКРАЇНИ У ВЕРЕСНЕВІЙ КАМПАНІЇ 1939 р.

Вереснева кампанія 1939 р., що відкрила Другу світову війну, досить повно відображена в історії авіації. Насамперед у цьому величезна заслуга польських дослідників, таких як Єжи Павляк і Єжи Цинк – автори фундаментальних досліджень „Польські ескадри в Оборонній війні" і „Польська винищувальна авіація у Вересневій кампанії". Тим часом для українців, зацікавлених цією проблематикою, Вереснева кампанія залишила низку дуже маловідомих питань, безпосередньо пов'язаних з історією нашої країни. Одним з них є бойові дії польського й німецького військового летунства в небі Західної України. Майже зовсім незнаний у нас і „чехо-словацький епізод" повітряної війни в галицькому й волинському небі у вересні 1939 р. Тож подаємо далі стислий систематизований виклад цих тогочасних подій.

Перед війною

Західноукраїнські землі, окуповані Польщею в 1919 р., ще задовго до німецько-польської війни командування вермахту оцінювало як один з найважливіших щодо забезпечення обороноздатності всієї країни районів. Зокрема аналітики німецької військової розвідки – абверу вважали, що в майбутній війні саме через ці території Польща одержуватиме озброєння й матеріально-технічну допомогу від своїх союзників – Великої Британії і Франції.

Така оцінка цілком збігалася зі зробленими ще в 1936 р. стратегічними розрахунками польського Головного штабу. Вважаючи, що військово-морські сили не зможуть запевнити безпеки морських комунікацій з Британією і Францією ані через єдиний польський порт Ґдиню, ані через порти дружньої Латвії, польські генштабісти припускали, що в умовах війни з Німеччиною особливо зросте роля румуно-польського прикордоння.

На кінець літа 1939 р. ці передбачення дістали практичне підтвердження.

Довжина кордону Польщі з Німеччиною й залежними від неї країнами становила 2638 км, або майже 48 % усієї довжини державних рубежів. З урахуванням кордонів з СРСР

і Литвою, які у Варшаві також не вважалися дружніми державами, загальна довжина кордонів з країнами, через території яких не було змоги здійснювати військове постачання, дорівнювала 92%.

Таким чином, транспортні магістралі до румунського порту Констанца, що пролягали через Західну Україну, були для довоєнної польської держави справжньою „дорогою життя". Але надії на неї – з огляду на перебіг війни й передусім темпи наступу німецьких військ – не справдилися. Так, відправлені наприкінці серпня з Ліверпуля в Констанцу два морські конвої із закупленими 9 винищувачами „Гариккейн", 36 легкими бомбардувальниками „Баттл", а також іншим конче потрібним Польщі військовим майном дістали 17 вересня наказ повернутися назад. Навальний розвиток подій на фронті, а також далеко не в останню чергу й розпочатий того ж таки 17 вересня „визвольний похід" радянських військ, уже не залишали шансу одержати ці вантажі. Приблизно так само розвивалися події і навколо доставлення з Франції партії винищувачів „Моран" MS-406.

Нарешті, ще одним чинником, що визначав пильну увагу командування вермахту і люфтваффе до галицьких і волинських земель, було те, що тут розміщувалося досить потужне угруповання польських військ.

На середину серпня 1939 р. на території Львівського, Тернопольського й Станіславівського воєвідств дислокувалися три повнокровні піхотні дивізії, а також дві кавалерійських бригади. До 1 вересня частини цього угруповання усе ще висувалися на кордон з Німеччиною. Війська, що залишилися на західноукраїнських теренах, становили важливе джерело резервів, тож німецькі пілоти мали зірвати перекидання їх на фронт.

Головним польським авіаційним гарнізоном у Західній Україні була авіабаза Львів–Скнилів. У другій половині серпня 1939 р. на скнилівському летовищі дислокувався 6-й авіаційний полк, що налічував до 110 літаків, з них 66 – бойових. Якщо зважити, що в першій лінії польських ВПС було 404 бойові літаки, можна сміливо стверджувати, що в Скнилові за 10 днів до початку війни зосереджувалася шоста частина військової авіації Польщі.

Після оголошення вночі проти 24 серпня прихованої мобілізації 6-й авіаполк перейшов на організаційно-штатну структуру воєнного часу, а його дивізіони почали перекидати бойову техніку на польові летовища в районах оперативного призначення[1]. Зокрема III/6-й винищувальний дивізіон у складі 161-ї і 162-ї ескадрилей (10 застарілих машин P-7 і 12 трохи сучасніших P-11c і P-11a) відбув на польовий аеродром Видзев до складу авіаційного компонента армії „Лодзь". Обидві львівські ескадрильї виявилися „міцним горішком" для пілотів люфтваффе, збивши в перші дні війни 7 ворожих літаків.

До складу цієї ж армії прибув напередодні війни і I/6-й дивізіон повітряного спостереження (63-тя і 66-та ескадрильї, кожна по 7 легких літаків RWD-14).

II/6-й лінійний дивізіон (64-та і 65-та бомбардувальні ескадрильї, по 10 літаків P-23B „Карась”) перебазувався 30 серпня на польове летовище Носув до складу формованої бомбардувальної бригади як її VI дивізіон. Ще 10 „карасів”, з яких складалася полкова 31-ша розвідувальна ескадрилья, перелетіли 30 серпня на аеродром Вериня і ввійшли до складу авіаційного компонента армії „Карпати”[2].

Проте, незважаючи на зазначені передислокації, у Скнилові на 31 серпня ще залишалося близько 25 бойових літаків резерву, переважно винищувачі P-7. Цих сил, звичайно, було замало, щоб організувати ефективну протидію німецьким бомбардувальникам, виділеним для дій по об’єктах у Західній Україні. До порівняння: командування німецьких ВПС планувало використовувати над південними й південно-східними районами Польщі сили 4-го Повітряного флоту генерала А. Лера. У складі флоту було 8 бомбардувальних дивізіонів, 4 дивізіони пікувальних бомбардувальників, 4 винищувальні дивізіони, 2 дивізіони важких винищувачів і 1 штурмовий дивізіон – разом 667 бойових літаків. Як бачимо, німці мали абсолютну перевагу, причому не тільки кількісну, а й якісну.

Дії польських і німецьких ВПС над Західною Україною в перший період кампанії (1–9 вересня)

Німецько-польська війна, що спалахнула на світанку 1 вересня, одразу втягнула західноукраїнські землі в трагічний вир подій. У перші ж години активних бойових дій „гейнкелі” 4-го Повітряного флоту вчинили наліт на Скнилів.

Щоб увести польську протиповітряну оборону (ППО) в оману, група з 30 машин He-111 зі складу II/KG-4 під командуванням підполковника Ердманна зробила 500-кілометровий рейд до Львова в обхід, над Словаччиною. Удар по авіабазі Скнилів був цілковито несподіваним для поляків. На землі було знищено 34 літаки, серед них 7 бомбардувальників „Карась” з резерву. Хоча і з запізненням, але протиповітряна оборона бази вступила в двобій з німецькими бомбардувальниками, збивши один з них (бортовий № 5J-CN). Це була перша німецька втрата в небі Західної України[3].

Близько полудня 1 вересня в район на схід від Золочева вилетів із завданням виявити інтенсивність пересувань на залізницях Західної України далекий розвідувач Do-17. Напевно, отримані екіпажем дані стурбували німецьке командування, тому що в першій половині наступного дня „гейнкелі” знову з’явилися над Львовом. Цього разу об’єктом їхніх ударів була львівська міська радіостанція, а головне – залізниця

Основний винищувач польських ВПС – Р-11с. 112- т а ескадрилья, III дивізіон

Львів–Перемишль. Незважаючи на активну протидію польської ППО, німецькі пілоти не зазнали втрат.

Того ж дня розпочалася евакуація на волинські аеродроми деяких авіашкіл з центральних районів Польщі. До вечора на луцьке летовище перелетіли літаки школи підхорунжих авіації і вищої школи пілотажу в Уленжі. При цьому один винищувач Р-7 розбився під час посадки.

На третій день війни Головне командування люфтваффе, вважаючи польську авіацію цілком знищеною, почасти змінило завдання 1-му й 4-му повітряним флотам. Зокрема, полки 4-го флоту були додатково посилені 77 бомбардувальниками Не-111 зі складу дислокованих у райху авіачастин, вони дістали завдання інтенсифікувати удари по транспортних комунікаціях і об'єктах інфраструктури за Віслою і Сяном.

Новоприбулі ескадрильї „гейнкелів" 3 і 4 вересня збомбардували залізницю Львів–Перемишль–Краків. Було відзначено численні ушкодження колій і полотна на перегоні Львів–Городок, що призвело до тимчасового припинення залізничного сполучення Західної України з центральною Польщею. Ще одна група Не-111 атакувала луцький аеродром, знищивши кілька навчальних машин авіашкіл, евакуйованих сюди напередодні. У цей час на авіабазі Львів–Скнилів тривала ліквідація наслідків першовересневого нальоту. Вцілілі літаки приводили до бойової готовості, щоб поповнити стройові ескадрильї, які втратили за три дні війни до 25 % свого складу. До вечора 5 вересня перша група з 2 Р-11с і 7 Р-7 була готова до відправлення на фронт. 6 вересня ці машини ввійшли до складу винищувальної ескадрильї „Уленж".

Підсилювалося також, переважно за допомогою підручних сил і засобів, протиповітряне прикриття бази.

Замасковані на волинському польовому аеродромі Млинів Р-11с 113-ї винищувальної ескадрильї. 14 вересня 1939р.

Оскільки інтенсивні дії „гейнкелів" над західною частиною Львівщини спричинилися до перервання залізничного сполучення на лінії Львів – Ряшів, командування польських ВПС 5 вересня вирішило додатково перекинути в Західну Україну деякі частини ППО, що за відсутності винищувачів мало бодай частково посилити прикриття комунікації від нальотів німецьких бомбардувальників.

Тим часом ситуація на фронті ставала дедалі напруженішою. Прорвавши оборону польських армій у прикордонній смузі й захопивши 5 вересня Краків, частини вермахту вийшли на підступи до західноукраїнських земель. У зв'язку з цим командування 4-го повітряного флоту люфтваффе перенацілило на удари по об'єктах у районі на захід від Львова деякі полки пікувальних бомбардувальників. Протягом 6 вересня бомбовим ударам знову було піддано залізниці й шосейні шляхи, переправи через Сян поблизу Перемишля та луцький аеродром.

По суті, 6 вересня стало останнім днем централізованої і досить інтенсивної повітряної оборони країни. Відтак Головне командування польських ВПС вирішило почати поступову евакуацію поріділих у прикордонних боях ескадрилей за Віслу. Таке рішення диктувалося зокрема тим, що авангарди німецьких військ виходили на близькі підступи до Варшави.

Тому з ранку 7 вересня польські бойові ескадрильї стали приземлятися на польових аеродромах Волині. Одним з перших за Буг на польове летовище Гнійне–Овадне поблизу Володимира-Волинського перелетів Х дивізіон бомбардувальної бригади, що мав на озброєнні сучасні середні бомбардувальники RZL-37 „Лось"[4]. Обидві ескадрильї, завдаючи ударів по німецьких танкових колонах на заході Польщі, під Велюнем і Радомськом, зазнали відчутних втрат, через це дивізіон до 10 вересня не брав участі в бойових вильотах. Того ж дня на аеродромі Радехова приземлилися машини евакуйованої з Дембліна

школи підхорунжих авіації, проте вже 11 вересня весь персонал був перебазований на південь Тернопільщини, ближче до румунського кордону, куди мали надійти закуплені англійські й французькі літаки.

Польські ескадрильї перебазовувалися в умовах посилення активності дій німецької авіації по об'єктах західної Львівщини й Волині. „Гейнкелі" 4-го повітряного флоту з ранку 7 вересня бомбардували переправи через Сян у районі Перемишля й залізничні магістралі на схід від Ковеля. Після тижневої перерви 20 Не-111 завдали потужного удару по авіабазі Львів–Скнилів, зруйнувавши ангари й пошкодивши злітну смугу. Відбиваючи атаку, польські зенітники збили один німецький літак.

Активність бомбардувальних частин люфтваффе над Західною Україною спостерігалася і 8 вересня. „Гейнкелі" 2-ї авіадивізії 4-го повітряного флоту знову піддали бомбовим ударам залізничні магістралі Львів–Перемишль, мости на Сяні й Бузі в районах Дорогуська, Сокаля та Кристинополя. Незважаючи на протидію польських засобів ППО, німці не мали в галицькому й волинському небі жодних втрат. Втім за цілий той день люфтваффе не втратили на фронті жодного літака. Уся польська винищувальна авіація – 55 боєздатних машин була прикута до землі внаслідок нестачі пального й дезорганізації керування[5].

На світанку наступного дня, 9 вересня, німецькі літаки знову з'явилися в небі Галичини. О 6.30 „гейнкелі" I дивізіону групи KG-53 бомбардували львівський залізничний вузол. Друга група німецьких бомбардувальників ще раз завдала удару по авіабазі Львів–Скнилів. Вогнем зенітних гармат одну німецьку машину було підпалено, екіпаж вистрибнув з парашутами й потрапив у полон.

Німецькі пілоти з 2-ї авіадивізії 4-го повітряного флоту здійснили масовані бомбові нальоти на залізничну станції Рава-Руська, аеродром у Луцьку, об'єкти в Яворові, Сокалі й Стриї. При цьому було втрачено один бомбардувальник Do-17[6].

До завдання ударів по залізницях південної Львівщини було залучено й перекинуте раніше до Словаччини угруповання бомбардувальників 4-го повітряного флоту.

Наростання загрози прориву оборони Варшави, а також вихід передових частин вермахту до Сяну змусив польське командування прискорити перебазування в Західну Україну вцілілих сил авіації.

На польові летовища Франопіль біля Володимира-Волинського, Млинів поблизу Дубна й Острожець неподалік Луцька 9 вересня було переміщено 60 машин – майже всі справні бойові літаки польського військового летунства. Окрім того, на західноукраїнських аеродромах було чимало машин резерву й навчальних літаків. Однак спроби керівництва польських ВПС відновити на їхній основі боєздатність авіачастин не мали успіху.

Війна в небі Західної України 10–17 вересня. Евакуація ВПС Польщі до Румунії

На початку другої декади вересня ситуація на фронті набула ще більш загрозливого характеру. У другій половині дня 10 вересня авангарди суходільних сил вермахту форсували Сян. Бої зав'язалися безпосередньо на галицькій і волинській землі.

У той самий час під містечком Кутном у Західній Польщі розпочався контрудар польської армії „Познань" генерала Т. Кутшеби („Битва на Бзурі", як його називають у польській історіографії), тому командування німецької авіації націлило більшу частину сил 1-го повітряного флоту на дії в районі Лович–Кутно.

У зв'язку з виходом на підступи до Львова Головне командування люфтваффе уточнило завдання командуванню 4-го повітряного флоту, вимагаючи посилити удари по шляхах, переправах, аеродромах і залізничних вузлах супротивника.

10 вересня стало днем найінтенсивніших німецьких авіаційних ударів по транспортних артеріях і містах Західної України. Бомбардувальники 4-го флоту, не стикаючись з протидією винищувачів супротивника, зруйнували залізничні вокзали Ковеля, Луцька, Львова, Тернополя й Дрогобича. Під час одного з цих нальотів польські зенітники збили Do-17[7]. По суті, німецькі бомбардувальники безкарно порядкували в галицькому й волинському небі, бо ж починаючи з 10 вересня бойові дії польських пілотів мали епізодичний характер. Брак єдиного центру керування вцілілими силами польської авіації призвів до того, що літаки кочували з одного аеродрому на інший, витрачаючи дефіцитне пальне.

Одинокою спробою протидіяти просуванню німецьких колон до Львова була акція пілотів X дивізіону бомбардувальної бригади. Під вечір 10 вересня на перший бій у небі Галичини вилетіли 4 „лосі". Три літаки скинули бомби на танкову колону в районі Ярослава, а один – на переправу через Буг біля Устилуга. Інших бойових дій над Західною Україною 10 вересня польська авіація не вела[8].

11 вересня колони вермахту далі просувалися в напрямку Львова. Бомбардувальники 4-го повітряного флоту завдавали ударів по польських військах, які обороняли Перемишль, а також по транспортних комунікаціях у районах Львів–Стрий, Ярослав–Рава-Руська, Ковель–Луцьк.

Польські винищувачі, попри катастрофічну ситуацію з пальним і боєприпасами, намагалися протидіяти цим атакам. Пілот 111-ї винищувальної ескадри Александер Врублевський у короткому повітряному бою на північ від Перемишля збив He-111 55-го бомбардувального полку. Екіпаж лейтенанта Гофера загинув. Це була перша повітряна перемога польського

Покинутий на польовому аеродромі Понятув літак Р-11с підпоручника Ієроніма Дудвала, який 16 вересня 1939 р. здобув останню повітряну перемогу над літаком люфтваффе у Вересневій кампанії

винищувача в небі Західної України у вересні 1939 р.[9]

Ще один бомбардувальник Do-17 – 77-го полку, командир екіпажу лейтенант Каутер – зістрілили львівські зенітники.

Своєю чергою, 3 німецькі винищувачі Ме-109 атакували в районі Яворова польський бомбардувальник Р-23В „Карась" 31-ї розвідувальної ескадрильї. Бомбардувальник був збитий. Ще один літак – „лось" (командир поручник Едмунд Бжозовський) з X дивізіону бомбардувальної бригади – „месершміти" знищили в той час, коли він завдавав штурмового удару по колоні німецьких військ у районі на захід від Яворова.

Далекі літаки-розвідувачі німців 11 вересня зробили кілька летів до кордону з СРСР і Румунією. Німецькі пілоти доповідали командуванню, що скоординованих, планово керованих перекидань військ уже ніде не виявлено. На підставі цих донесень німецьке командування дійшло висновку про вичерпання резервів польських військ у Західній Україні. Надвечір того ж дня авангарди вермахту підійшли до Львова.

З 12 вересня розпочалася героїчна десятиденна оборона столиці галицької землі. Ще вранці механізовані полки вермахту захопили авіабазу Скнилів, позбавивши польське летунство найголовнішого західноукраїнського аеродрому. Бомбардувальні полки 4-го повітряного флоту того дня знизили свою бойову активність у небі Галичини, оскільки Го-

Евакуйовані до Румунії літаки ВПС Польщі, включені до складу румунської військової авіації. Згодом вони взяли участь у війні проти СРСР

ловне командування люфтваффе мусило зосередити основну увагу на відбитті польського контрнаступу на річці Бзурі. До того району екстрено перекидалися літаки з інших місць. Зокрема під Кутно було переміщено в повному складі 77-й бомбардувальний полк 4-го повітряного флоту.

Що ж до решти полків 4-го флоту, то вони, хоч і менш інтенсивно, далі бомбардували об'єкти інфраструктури на Львівщині й південній Волині. „Гейнкелі" бомбардувальних груп KG 26 і KG 55, не наразившись на протидію польських винищувачів, завдали ударів по Ковелю, Раві-Руській, Самбору, знищили 2 залізничні ешелони. Над Західною Україною того дня німецька авіація не зазнала жодних втрат.

На другий день, 13 вересня, стояла дощова погода, що обмежило бойову активність авіації сторін майже всюди, крім району Бзури. Як і попереднього дня, активність демонстрували пілоти 55-го бомбардувального полку – їхні „гейнкелі" знову бомбардували залізницю на ділянці Дубно–Рівне. Пілоти 4 польських „лосів" X бомбардувального дивізіону рано-вранці дістали завдання знищити німецьку танкову колону, що яворівським шосе наближалася до Львова.

Коли „лосі" поверталися на аеродром базування, їх перехопила група „месершмітів" зі складу дивізіону I/ZG-2 під командуванням гауптмана Йогана Ґентцена. Під час першої ж атаки командир ланки влучною чергою підпалив машину поручника Ф. Купідловського, яка впала в районі Старих Горілян. Екіпаж польського бомбардувальника загинув[10].

Як і в попередні дні, 55 боєздатних літаків P-11 і P-7 – майже все, що лишилося від польської винищувальної авіації, були фактично прикуті до волинських аеродромів Острожець і Млинів через брак пального.

14 вересня над Західною Україною розгорілися найзапекліші повітряні поєдинки. З самого ранку небо було вкрите дощовими хмарами, і з цього вирішили скористатися пілоти бомбардувальної бригади, які отримали трохи пального. 4 „лосі" XV дивізіону бомбардували німецьку колону в районі Сокаля, при цьому вони втратили від вогню зенітних кулеметів одну машину, яка розбилася під час вимушеної посадки. Ще одного удару, цього разу по артилерійській колоні в районі Рави-Руської, завдали пілоти 6 „карасів" 64-ї бомбардувальної ескадри.

Командування 4-го повітряного флоту змушене було підняти в повітря „месершміти". У районі Бродів вони перехопили збірну групу з 14 „карасів", частина з яких була машинами 64-ї ескадри, що вдало відбомбилися по шосе біля Рави, а інші літаки належали демблінській школі підхорунжих авіації і, керовані недосвідченими курсантами, евакуювалися до Станіславова. Шістка „Ме-109", яку очолював гауптман Ґентцен, у ході нетривалого бою збила 8 польських бомбардувальників, 4 з них записав на свій рахунок командир ланки. Втім згодом він визнав, що на більшості польських машин не було бортових стрільців, тому бій, власне, скидався не на поєдинок, а на вправу в тирі[11].

На цьому трагедія польських пілотів не скінчилася. Коли вони підлітали до аеродрому призначення – Гутники під Бродами, їх виявив німецький літак-розвідувач, і розв'язка не забарилася: за годину 9 Do-17Z зі складу полку KG-76 потужним бомбовим ударом знищили майже всі літаки на цьому летовищі.

Приблизно в цей самий час пілоти 55-го бомбардувального полку підняли в повітря свої He-111, маючи завдання завдати ударів по залізничних лініях Львів–Дубно і Ковель–Сокаль. Один з пілотів групи, сформованої напередодні з винищувачів вищої школи пілотажу в Уленжі, – поручник Генрик Щенсни перехопив і підбив один ворожий бомбардувальник. Літак не дотягнув до свого аеродрому і впав поблизу Радома.

Надвечір 14 вересня всі польські літаки отримали наказ перебазуватися на польові летовища Тернопільщини Лилятин біля Бережан і Петриківці коло Бучача. Одну з перебазовуваних машин, винищувач P-11c, що його пілотував старший шереговець Бенедикт Домбровський, перехопила в районі Володимира-Волинського ланка „месершмітів" і після короткого бою збила. Пілот урятувався[12].

15 вересня бомбардувальники люфтваффе, дарма що того дня була несприятлива погода, завдавали епі-

зодичних бомбових ударів по залізничних коліях і шосейних шляхах Волині. Пілоти 55-го бомбардувального полку знищили вокзал у Красному, зруйнували колію на перегоні Броди–Дубно й ще раз розбомбили аеродром у Гутниках. Загалом 14 і 15 вересня поляки втратили в Гутниках 26 бойових літаків. Ці успіхи німецькі пілоти оплатили втратою двох „гейнкелів". Одну з машин у районі Дубна збив той-таки поручник Щенсни. Німецький літак, яким командував лейтенант Фритц, дотягнув до Хирова, де впав на землю, поховавши під своїми уламками екіпаж. Але кулеметним вогнем бортові стрільці бомбардувальника дуже пошкодили польського винищувача, а пілота поранили. Він зумів приземлитись, проте літак було розбито. Другий He-111, підбитий зенітниками, зробив вимушену посадку під Золочевом і його екіпаж потрапив у полон.

Того ж дня, 15 вересня, четвірка польських винищувачів з'явилася і в небі над Львовом, піднісши бойовий дух його оборонців. Пролетівши над містом, польські пілоти розвідали обстановку на шосе, що вело до Перемишля, і принагідно завдали штурмового удару по німецькій кавалерійській частині біля Судової Вишні.

Тоді ж уперше над Галичиною з'явилися німецькі тримоторні транспортники „Юнкерс-52", маючи завдання організувати „повітряний міст" з райху для забезпечення 1-ї гірськострілецької дивізії, яка з 12 вересня облягала Львів. Протягом 15–16 вересня „юнкерси" доставили 60000 раціонів харчування й 180 тисяч одиниць різних боєприпасів[13]. Одну з цих машин польські зенітники збили вранці 18 вересня, коли доля Львова вже була практично вирішена наступом Червоної армії. Транспортник упав у болото побіля Шкла, і кілька днів по тому його знайшли червоноармійці 6-го стрілецького корпусу.

16 вересня бойова активність над Західною Україною і люфтваффе, й решток польських ВПС була мінімальною. Виконувалися лише розвідувальні лети в інтересах військ, які билися під Львовом. Під час одного з таких польотів уранці того дня пілот 113-ї винищувальної ескадри Ієронім Дудвал у районі Янова перехопив і після короткої атаки збив німецького коректувальника Hs-126. Це була четверта особиста перемога пілота й одночасно остання перемога польського винищувача над німецьким літаком у Вересневій кампанії 1939 р.[14] Трохи згодом польські бомбардувальники так само вписали останню сторінку у свою вересневу епопею. П'ятірка „лосів" XV дивізіону завдала удару по бронетанковій колоні вермахту біля Грубешова, повернувшись без втрат на летовищі під Бучачем[15].

Ранок 17 вересня приніс звістку про перехід Червоної армії через Збруч. Командування польських ВПС прийняло рішення про негай-

ний переліт до Румунії всіх уцілілих машин: 46 винищувачів P-11 і P-7, 27 середніх бомбардувальників „лось" і 19 легких бомбардувальників P-23B „карась", 28 розвідувальних літаків R-XIII та RWD-14.

Командування люфтваффе практично не перешкоджало евакуації, зокрема й тому, що Румунія почала політичний дрейф у бік Берліна, а отже, майбутній союзник зможе поповнити польськими бойовими машинами свої ВПС.

Тим часом німецькі літаки безперервно кружляли, пануючи в небі над Бзурою, долаючи опір армії „Познань", яка проривалася до оточеної Варшави. Для дій у галицькому небі вже не було потреби – там панували червонозоряні машини.

Останнє бойове завдання німецьких авіаторів над Західною Україною – повітряну розвідку вздовж польсько-радянського кордону виконав незабаром після початку наступу Червоної армії екіпаж літака Do-17 76-го бомбардувального полку під командуванням обер-лейтенанта Рудольфа Штассера. Повертаючись на базу, німецькі пілоти в районі Золочева перехопили самотній польський RWD-14 з 63-ї спостережної ескадрильї (командир екіпажу підпоручник Ланґер), що перелітав до румунського кордону. Бортові стрільці „дорньє" швидко збили машину. А буквально за кілька хвилин під Кременцем у прицілі того самого Do-17 потрапив ще один польський літак – „лось", який евакуювався до Румунії з району Пинська. Раптовою атакою німецький розвідувач збив його. Це були останні дві перемоги люфтваффе над польськими літаками в західноукраїнському небі 1939 р.[16]

ВПС Червоної армії в боях над Західною Україною

17 вересня Радянський Союз завдав раптового удару по Польщі. У бій пішли частини Білоруського й Київського особливих військових округів. Вони мали у своєму складі численне угрупування бойової авіації, в основному винищувачі И-15-біс, И-16 та И-153, а також швидкісні бомбардувальники СБ.

Польські війська дістали наказ не вступати в бойове зіткнення з радянськими частинами, а проте, особливо 17 вересня, було відзначено епізодичні бої в повітрі. Так, у перший день вторгнення о 10.00 підпоручник Тадеуш Коц з 161-ї винищувальної ескадрильї збив радянського розвідувача P-5, який розбився в районі Делятина.

Щоправда, деякі російські дослідники твердять, нібито 17 вересня машин типу P-5 не було втрачено, натомість аварії під час вимушеної посадки зазнав подібний до P-5 розвідувач-біплан P-Z.

Того ж дня Станіслав Заторський з 113-ї ескадрильї, виконуючи розвідувальний лет на P-11c, був атакований трьома радянськими винищувачами. Підпоручник Заторський у короткому бою зміг пошкодити два

Підпоручник Станіслав Заторський, збитий у бою з И-16 у районі Сарн 17 вересня 1939 р.

радянські літаки, але й сам був підбитий і розбився в передмісті Сарн.

Ще одну польську машину – легкий розвідувач LWS-3 „Мева" зі складу 24-ї розвідувальної ескадрильї (екіпаж – підпоручники Собеpальський і Раношек) – уранці 17 вересня радянські винищувачі перехопили й збили в районі Городенки. Можливо, саме цю перемогу описав командир ланки пілот Зиканов у своїй статті, опублікованій восени 1939 р. в журналі „Самолет"[17].

Також у перший день радянського наступу три бомбардувальники СБ-2 з малої висоти скинули бомби на залізничну станцію Тарнавиця Лісна (біля Станіславова). Багато польських джерел містять відомості, що польський винищувач Р-11 атакував і підпалив дві машини. Принаймі одна з них упала в районі містечка Отиня, її екіпаж наступного дня поховали радянські солдати. Пілоти іншого підбитого бомбардувальника вистрибнули з парашутами й потрапили в полон. Цей епізод описано в рапорті місцевого поліціянта Стефана Пелца й командира запасного осередку 24-ї польської піхотної дивізії полковника Творжидла.

Водночас слід зазначити, що польським дослідникам дотепер не вдалося встановити імені пілота, який міг збити ці радянські літаки. Навіть у фундаментальній праці Є.Цинка „Польська винищувальна авіація у Вересневій кампанії" висловлено лише припущення, що це був один з пілотів „львівських" 161-ї чи 162-ї ескадрилей, який після бою не дотягнув до румунського кордону, зробив вимушену посадку й потрапив у радянський полон[18]. Так чи інакше, але всі польські автори заносять згадані три повітряні перемоги на рахунок польської винищувальної авіації.

Радянські ВПС під час операцій у небі Західної України зазнали й інших втрат. Так, 18 вересня в районі Сарн радянські бомбардувальники СБ атакували польський панцерний потяг № 51 „Бартош Ґловацкий". За польськими даними, його протиповітряна оборона збила один літак. На цей потяг було знову вчинено наліт 22 вересня в районі Рафалівки. Цього

разу його зенітники доповіли про дві знищені радянські машини.

Останній бойовий епізод, пов'язаний з діями ВПС Червоної армії над Західною Україною, мав місце 24 вересня, коли 40 бомбардувальників СБ-2 завдали в районі волинського села Городка бомбового удару по 135-му резервному піхотному полку полковника Табачинського, не зазнавши при цьому втрат[19].

По різні боки фронту

Як уже згадувалося, до маловідомих подій Вересневої кампанії 1939 р. належать бойові епізоди з участю в повітряних боях над Західною Україною пілотів зрадженої своїми союзниками колишньої Чехо-Словаччини.

Під тиском Гітлера Словаччина, яка отримала після Мюнхенської змови в 1938 р. автономію, 14 березня 1939 р. проголосила незалежність.

Майже одразу нова держава стала об'єктом агресії з боку Угорщини. Спішно створені словацькі збройні сили, зокрема бойова авіація, пройшли першу школу боїв у перебігу однотижневої угорсько-словацької війни наприкінці березня 1939 р.

Втративши частину своїх південних територій, Словаччина остаточно опинилася в політичній орбіті нацистської Німеччини. На словацьких летовищах, зокрема на авіабазах Списька Нова Вес і Гуменне, на початку вересня 1939 р. було розміщено бомбардувальники німецького 4-го повітряного флоту.

Головне командування люфтваффе до нападу на Польщу планувало залучити й військово-повітряні сили Словаччини. Реально в бойових діях взяли участь 20 винищувачів Avia B-534 37-ї і 45-ї ескадрилей (за словацькою термінологією – леток) і 10 літаків-розвідувачів S-328 зі складу 16-ї летки[20].

У перші дні війни словацькі пілоти не були учасниками бойових дій. 7 вересня 37-а й 45-а летки перебазувалися на прикордонний аеродром Камениця, звідки між 9 і 14 вересня робили бойові вильоти, супроводжуючи німецькі пікувальники Ju-87 з III/St2 4-го повітряного флоту, що бомбардували польську залізничну мережу в районі Львова. Загалом було виконано 8 таких завдань.

Коли 9 вересня після нальоту на залізничну лінію Дрогобич–Стрий винищувач пілота 37-ї летки чатника (сержанта) Віллама Ґруня Avia B-534 (бортовий № 332), повертався на базу, він був підбитий над Стриєм польською зенітною артилерією і здійснив вимушену посадку поблизу села Ольшани. Пілота захопили в полон, але вночі 10 вересня йому пощастило втекти, причому не без допомоги прихильно настроєних до словацького вояка місцевих українців. Після сповненої пригод триденної мандрівки В. Ґрунь щасливо дістався позицій словацьких військ у районі Балігруда, а його машину остаточно знищила 10 вересня, відступаючи, польська піхота[21].

Це був перший і єдиний безпосередній бойовий епізод ВПС Словаччини в небі Галичини у вересні 1939-го. Інших втрат словацькі винищувачі не мали. Розвідувачі 16-ї летки за період боїв виконали 7 розвідувальних летів у район Перемишля й Стрия, не втративши жодної машини.

У контексті теми слід коротко розповісти й про тих недавніх співгромадян словацьких пілотів, які, не мирячися з розчленуванням Чехо-Словаччини, вступили до лав Війська Польського. На кінець серпня 1939 р. у ВПС Польщі служили 93 пілоти колишньої чехо-словацького військового летунства, серед яких були як чехи, так і словаки. Безпосередньої участі в повітряних боях з люфтваффе вони майже не брали, оскільки до вибуху війни не встигли перевчитися на польські бойові літаки.

Уже в ході війни, 4 вересня, було створено Чехо-Словацьку розвідувальну ескадру, яка з другої декади вересня базувалася в Радехові, а потім у Ківерцях. Її пілоти виконали кілька розвідувальних летів над Західною Україною. 17 вересня їх інтернували в Тернополі частини Червоної армії. Разом з ними було взято в полон генерала Л. Свободу й 25 зенітників – чехів та словаків, які з 14 по 17 вересня забезпечували протиповітряну оборону Тернополя, збивши (за їхніми даними) 2 німецькі бомбардувальники. Втрату в районі Тернополя принаймні однієї машини – бомбардувальника Do-17 підтверджують і джерела люфтваффе.

Останнім бойовим епізодом у небі Західної України з участю чеських пілотів було забезпечення відступу з Волині частин польської оперативної групи „Полісся" генерала Клееберґа.

Хоч основну частину позосталої польської бойової авіації було евакуйовано до Румунії 17–18 вересня, проте на західноукраїнських теренах лишалося ще кілька польських і чеських пілотів, що з різних причин не змогли пробитися до румунського кордону. Вони створили авіазагін під командуванням поручника Осуховського, який на неозброєних навчальних літаках PWS-26 виконав з 18 по 22 вересня кілька розвідувальних летів над Львівщиною. Особливою відвагою тоді відзначилися два сержанти: поляк Звежинський і чех Франтішек (у повітряній „Битві за Англію" восени 1940 р. він знищить 17 німецьких літаків і стане одним з найрезультативніших асів).

19 вересня ці пілоти, виконуючи розвідувальний лет над Кам'янкою-Струмилівською, заатакували ручними гранатами (!) колону німецьких військ і знищили одного панцерника. Наступного дня, 20 вересня, Франтішек повторив атаку, завдавши удару ручними гранатами по радянській механізованій колоні, що зайняла станцію Красне.

Уранці 22 вересня, фактично з-під носа радянських військ, з галявинки в лісі під Кам'янкою-Струмилівською, польські й чеські пілоти змогли успішно евакуювати свої 6 навчальних машин до Румунії, за що згодом були відзначені Хрестами Хоробрих[22].

Підсумки

За період бойових дій у небі над Західною Україною польська винищувальна авіація, маючи пересічно 52 справні машини, збила 4 німецькі літаки (ще 8 німецьких і 1 словацький літак зістрелили зенітники).

Багато це чи мало?

За відомостями Єжи Цинка, у Вересневій кампанії 1939 р. в повітряних боях було збито машин люфтваффе: винищувачами – 97, екіпажами бомбардувальників – 5, зенітниками – близько 80. При цьому в боях у небі над Західною Україною від вогню німецьких засобів протиповітряної оборони було втрачено 16 польських літаків, з них 3 збито стрільцями німецьких бомбардувальників. Ще близько 70 машин втрачено на аеродромах Скнилів і Гутники внаслідок бомбардувань і штурмових ударів люфтваффе[23].

ВПС Червоної армії в боях над територією Західної України втратили від дій польської винищувальної авіації 3 літаки. Втрати польської військової авіації в повітряних боях з радянськими військово-повітряними силами становили 2 збиті машини[24].

ПРИМІТКИ

[1] Pawlak J. Polskie eskadry w Wojnie Obronnej 1939. – Warszawa, 1991. – S. 139.

[2] Ibid. – S. 271.

[3] Rajlich J., Stojczew Z., Lalak Z. Sojusznicy Luftwaffe. – Warszawa, 1997. – Cz. 1. – S. 108.

[4] Pawlak J. Op. cit. – S. 171.

[5] Cynk J.B. Polskie lotnictwo myżliwskie w boju Wrzeżniowym. – Warszawa, 2000. – S. 304.

[6] Ibid. – S. 315.

[7] Ibid. – S. 335.

[8] Pawlak J. Op. cit. – S. 172, 183.

[9] Rajlich J., Stojczew Z., Lalak Z. Op. cit. – S. 128.

[10] Emmering M. Hauptmann Johannes Gentzen // Lotnictwo Wojskowe. – 1999. – № 6. – S. 45.

[11] Ibid. – S. 46.

[12] Cynk J.B. Op. cit. – S. 373.

[13] Ibid. – S. 382.

[14] Ibid. – S. 387.

[15] Emmering M. Walki z tosiami w Kampanii Wrzeżniowej // Lotnictwo Wojskowe. – 2003. – № 5. – S. 48.

[16] Ibid. – S. 49.

[17] Степанов А. ВВС РККА в польской кампании 1939 г. // История авиации. – 2000. – № 6–7. – С. 10.

[18] Cynk J.B. Op. cit. – S. 396.

[19] Степанов А. Зазнач. праця. – С. 13.

[20] Rajlich J., Stojczew Z., Lalak Z. Op. cit. – S. 42.

[21] Ibid. – S. 542.

[22] Pawlak J. Op. cit. – S. 492.

[23] Cynk J.B. Op.cit. – S. 378.

[24] Pawlak J. Op. cit. – S. 47, 268.