

УДК 94(497.1)

Гагин В.В.¹, Трухачева Г.В.²

**ЧТО ПРЕДСТАВЛЯЛИ СОБОЙ ВВС ЮГОСЛАВИИ НАКАНУНЕ
АГРЕССИИ НАТО (КРАТКАЯ ИСТОРИЯ ЮГОСЛАВСКИХ ВВС)**

ВУНЦ ВВС «ВВА им. проф. Н.Е. Жуковского и Ю.А. Гагарина» (г. Воронеж)

Gagin V. V., Trukhacheva G. V.

**WHAT WAS THE AIR FORCE OF YUGOSLAVIA
ON THE EVE OF THE NATO AGGRESSION
(A SHORT HISTORY OF THE YUGOSLAV AIR FORCE)**

MESC AF «N.E. Zhukovsky and Y.A. Gagarin Air Force Academy» (Voronezh)

Реферат: Югославские ВВС имеют богатую историю. Они начали отсчет своего времени с 1910 г., когда Эдуард Русьян летал над Белградом на моноплане «Мерчеп–Русьян» собственной конструкции, использовав идеи Луи Блерио и Эттриха Таубе. В Первую Мировую войну югославские пилоты воевали на стороне Австро-Венгрии и четыре из них стали асами. В годы Второй мировой войны летчики Югославии крылом к крылу с советскими ВВС боролись с фашизмом, а в послевоенный период прошли путь от поршневого к реактивной авиации. В эпоху, когда Югославия входила в страны Варшавского Договора, военные летчики этой страны были одними из лучших в Южной Европе. Накануне бесчеловечных бомбардировок НАТО летчики и ракетчики ВВС и ПВО Югославии, несмотря на свою сравнительную малочисленность, были готовы отстаивать независимость своей Родины.

Ключевые слова: Югославия, ВВС, НАТО, страны Варшавского Договора, военная история, авиация.

¹ Гагин Владимир Владимирович – к.и.н., старший научный сотрудник 14 ОНИ НИЦ (ППО и УА ВВС) ВУНЦ ВВС «ВВА им. проф. Н.Е. Жуковского и Ю.А. Гагарина» (г. Воронеж).

² Трухачева Галина Витальевна – младший научный сотрудник 14 ОНИ НИЦ (ППО и УА ВВС) ВУНЦ ВВС «ВВА им. проф. Н.Е. Жуковского и Ю.А. Гагарина» (г. Воронеж).

Abstract: *The Yugoslav air force has a rich history. They reckoned his time from 1910 when Edward Rusin was flying over Belgrade in the monoplane «Mercep–Rusjan» of his own design, using the ideas of Louis Bleriot and Taube Attrice. In the First World war Yugoslav pilots fought on the side of Austria-Hungary and four of them became Asami. During the Second world war, the pilots of Yugoslavia wing to wing with the Soviet air force fought fascism, and in the postwar period have gone from piston to jet aircraft. In an era when Yugoslavia was part of the Warsaw Pact countries, military pilots of this country were among the best in southern Europe. On the eve of the inhuman bombing of NATO pilots and missile air force and air defense of Yugoslavia, despite its relatively small number, were ready to defend the independence of their homeland.*

Keywords: *Yugoslavia, air force, NATO, Warsaw Pact countries, military history, aviation.*

Несмотря на то, что Югославия – маленькая страна, амбиции её граждан вполне серьёзны – в любых областях: науке, технике, культуре, спорте. И они добиваются больших успехов. Интересный факт: в 1980-е гг. военно-морские силы Югославии имели в своем составе полтора десятка вполне современных дизель-электрических подводных лодок (ПЛ) собственной, югославской постройки. Эти ПЛ имели германскую архитектуру, французскую электронику и советские перископы и вооружение – все лучшее, что было на данный момент в Европе. И в военном деле – сербы, словенцы, хорваты, черногорцы, македонцы – уже не раз доказывали, что готовы стоять на своём до конца.

В случае с историей югославской авиации это достаточно обоснованно – здесь налицо богатые традиции, – которые говорят нам сегодня, что даже в борьбе с сильнейшим противником важнейшее значение имеет не численность войск, а их высокая профессиональная выучка и подлинный патриотизм.

Ещё в 1910 г. Эдуард Русьян летал над Белградом на моноплане «Мерчеп–Русьян» собственной конструкции, использовал идеи Луи Блерио и Эттриха Таубе. В Первую мировую войну в составе австро-венгерской армии воевало очень много смелых и умелых югославских пилотов. Среди них – оберлейтенант Зигмунд фон Йосипович, фельдфебель Драгутин Бальцарено и, конечно, асы Рауль Стойсавлевич (12 побед) и Фридрих-Мирослав Навратил (10 побед). Летали они на самолетах-истребителях «Альбатрос» германского производства и «Оффаг» австрийского с аэродрома в Любляне.

После развала Австро-Венгерской Империи народная власть Словении, Хорватии и Сербии сосредоточила всю уцелевшую авиацию на этой авиабазе: несколько истребителей «Альбатрос», «Берг» и разведчики «Бранденбург», «Феникс» и «Авиатик». Также известны еще два крупных аэродрома середины 1920-х гг. – Мостар и Нови Сад [12].

Во Второй мировой сербы-лётчики воевали вместе с нашими плечом к плечу против фашистской Германии [5, с.3]. Так что думать про пилотов ВВС Югославской народной армии, как о второсортных, с выучкой чуть ли не «арабской» – опрометчиво. Тем более, что и среди арабских стран уровень пилотирования и тактической выучки очень разный: довольно классных летчиков Египта и Сирии, например, никак нельзя сравнить с ливийскими или алжирскими. Их – как югославов, так и иракцев, готовили к бою наши (среди них был даже шеф-пилот фирмы «МиГ» Валерий Меницкий), советские специалисты – думаю, никто не будет спорить, что это – знак качества [4, с. 5].

Вот небольшой рассказ о 117-м гвардейском – ведущем истребительном авиаполке ВВС Югославии.

Сформированный, как 112-й ИАП, 15-го декабря 1944 г. на базе советского 168-го Гвардейского полка в Великих Радинцах в качестве сталинской помощи партизанам Иосипа Броз Тито, этот полк успел попасть на так называемый Срем-фронт после короткого периода тренировок и совершил 219 боевых вылетов – штурмовки позиций противника, эскорт бомбардировщиков, воздушные бои.

После окончания войны 112-й полк некоторое время базировался на аэродроме Загреб: 29 Як-1, 6 Як-9Т, 1 Як-3, 1 УЯк-7 и 1 По-2. В июле 1-го командира полка Саву Полянца перевели в 1-й истребительный АП в Задре и на его должность назначили Джуро Иванишевича. 112-й вместе с 254-м ИАП (так же сформированным в СССР) вошёл в состав 3-ей истребительной авиадивизии и был перебазирован в Мостар. Там все получили новые Як-3 и 9 мая 1946 г. на них участвовали в Параде Победы.

Летом 1946 г. участились случаи нарушений воздушной границы Югославии со стороны Италии и Австрии. Летчики 112-го авиаполка несли круглосуточное дежурство и в сентябре пара Як-3-х сбила С-47 ВВС США, грубо нарушившего неприкосновенность суверенного воздушного пространства Югославии в районе Любляны. В марте 1947 г. в 112-й полк поступили 25 подержанных истребителей Як-9Д из болгарских ВВС – до конца

года летчики летали на них, а когда вернулись в Любляну, получили новенькие Як-9П – в январе 1948 г.

В середине 1948 г. 112-й ИАП был переименован в 117-й ИАП (в конечном итоге, из-за разрыва с СССР), комполка стал Михайло Николич. В это же время 117-й полк перелетел в Пулу (англо-американские ВВС покинули этот югославский аэродром) и стал прикрывать с воздуха партизанский край Истра.

В сентябре 1948 г. полк прибыл в Ковин, для участия в знаменитых Сумадийских маневрах и это стало первым серьезным испытанием для его лётчиков. После успеха на учениях 117-й полк перевели под Белград (аэродром Земун) и с октября он стал на боевое дежурство в системе ПВО столицы: 14 Як-9П, 4 Як-3, 4 УЯк-9, 4 Zlin-381 и 1 По-2. В мае 1950 г. 117-й ИАП получил новую матчасть, югославского производства истребители Икарус S-49 (югославская вариация – смесь Як-9П и Як-3), а в 1951 г. вновь перебазировался на новейшую, только что построенную авиабазу Батайница.

Зимой 1952-1953 гг. лучшие пилоты полка были командированы в Шамо (Франция), где американцы (новые друзья) обучали летать их на реактивных истребителях F-84G Thunderjets («Тандерджет»), а техники изучали материальную часть полученных тренировочных Т-33А и боевых F-84G.

Весной 1953 г. началась реактивная эра 117-го истребительного полка и всех Югославских ВВС. Сразу же после переучивания полк был переброшен под Загреб, в состав 3-го авиакорпуса (аэродром Плесо) – там назревал так называемый «Триестский кризис». После мирного разрешения политических проблем летчики вернулись в Белград, в Батайницу. В середине 1956 г. в полк стали поступать первые истребители типа F-86(M)Sabrejets – 117-й ИАП первым в Югославии «пересел» на «сейбры».

Во время венгерских событий 1956 г. пилоты полка, летая с аэродрома в Загребе, патрулировали югославо-мадьярскую границу. Сдача «тандерджетов» другим частям, переучивание на F-86-е и боевая служба вдоль границ прошли без единого летного происшествия. Истребители «Норт Америкен Авиэйшн Ф-86» состояли на вооружении десятков стран мира. По лицензии выпускались в Канаде, Италии, Австралии и Японии. На вооружении Югославских ВВС состояли F-86 модификаций E (M) и D производства канадской фирмы Kanadair Ltd. в г. Монреале. Канадское название F-86E – «CL-13 МК IV». По тем временам «Сейбры» («Сейбр в переводе с английского «Сабля») были вполне современными машинами, позволившими командиру 44-й истребительной

дивизии полковнику Николе Лекичу 31 июля 1956 г. преодолеть звуковой барьер. Взлетев с аэродрома Батайница, и набрав около 15000 м высоты, в 11 часов дня в отвесном пикировании комдив стал Дипломантом – Победителем скорости звука.

В 1960 г. на воздушном празднике 200000 зрителей восхитила своим высшим пилотажем акробатическая группа в составе командира Живоина Маглича, Илии Златича, Косты Данковича и Антона Лаштро – они летали на ярко-желтых «Саблях». В 117-м истребительном сначала летали на F-86E в стандартном английском тактическом камуфляже, а с 1960-го стали поступать неокрашенные (металлик – полированный алюминий). В 1960 г. в это элитное подразделение Югославской Народной Армии на вооружение поставили F-86D Sabredogs. Эти истребители были всепогодными и могли летать ночью, благодаря хорошей бортовой РЛС. Освоение этой техники было довольно сложным делом – помогали специалисты авиазавода «Ястреб». Практически, боевые вылеты стали обычными только в 1963 г. В 1966 г. полк получил эмблему – «Кондар» (Кондор) [11].

До 1967 г. в полку было 2 эскадрильи, а потом 117-й принял в свой состав эскадрилью разведчиков. Потом снова началась активная дружба с брежневским СССР и в этом же году 117-й авиаполк начал опять получать советскую авиатехнику – сверхзвуковые истребители МиГ-21Ф-13, а эскадрилью разведчиков перевели с аэродрома Батайница на другой. Позже эта эскадрилья стала отдельной и также получила советские самолеты-разведчики МиГ-21Р. Полк продолжал совершенствовать боевое мастерство на учениях и маневрах. В семидесятые годы летчики 117-го полка получили всё более улучшенные модели МиГов: 21ПФМ, -21М, -21МФ и в 1978 г., МиГ-21бис [13, р.31-32].

В 1980-е стали поступать новейшие МиГ-29 первой серии, «9-12», и МиГ-21бис. На них пилоты – защитники столицы и встретили американского агрессора [10]. К началу воздушного наступления НАТО в Югославских ВВС было не более 190 боевых самолетов, представлены в таблице 1 [7].

Таблица 1 – Боевой состав ВВС и ПВО ВС СРЮ

Численность личного состава	тыс. человек
	16,5
Штабы:	
авиационных корпусов	1

корпусов ПВО	1
авиационных бригад	2
авиаполков (групп)	3
зенитных ракетных полков (бригад)	6 (2)
бригад вспомогательной авиации	1
полков армейской авиации	1
Дивизионы (батареи) ЗУРПУ	40/176
из них:	
ЗУР средней дальности	40/176
Эскадрильи боевой авиации	16
из них:	
истребительно-бомбардировочные	4
разведывательные	2
истребительные ПВО	6
учебно-боевые	4
Эскадрильи/самолеты вспомогательной авиации	4/47
из них:	
транспортные	2/18
учебные	2/29
Вертолетные эскадрильи/вертолеты	7/62
из них:	
боевые (ударные)	62
Боевые самолеты	207
из них:	
истребители-бомбардировщики	54
МиГ-21	12
«Орао-1»	21
«Супер Гaleb»	21
самолеты-разведчики	33
МиГ-21р	16
«Орао-1р»	17
истребители ПВО	62
МиГ-21	50
МиГ-29	12
учебно-боевые	58
МиГ-21У	20
МиГ-29У	2
«Гaleb»	36
Противовоздушная оборона Югославии насчитывала 170 пусковых установок: 40 ПУ комплекса С-75 «Двина» 60 ПУ комплекса С-125 «Печора»	

70 ПУ мобильного ЗРК 2К12 «Квадрат»	
ПВО Сухопутных войск:	
Зенитные артиллерийские бригады	8
Более 1000 зенитных орудий	
850 ЗРК войсковой ПВО «Стрела-2М»	
ПУ ЗУР «Стрела-10»	169
ПУ ЗУР «Стрела-1М»	180

В целом систему ПВО Югославии можно было охарактеризовать следующим образом.

Возможности сил и средств радиотехнической разведки обеспечивали сплошное радиолокационное поле над территорией страны с нижней границей 1-2 км. Маловысотное поле с нижней границей 100-200 м обеспечивалось только в районах наиболее важных объектов. Слабыми сторонами группировки РТВ Югославии были:

- низкая помехозащищенность основной массы РЭТ, вследствие чего при спектральной плотности мощности активных шумовых помех выше 10-15 Вт/МГц средства РТВ были полностью подавлены;

- малая глубина радиолокационного поля в сочетании с неавтоматизированным сбором и обработкой информации приводили к запаздыванию информации для огневых средств ПВО на 6-10 минут;

- низкие возможности радиоэлектронной техники по обнаружению целей типа «Стелт» (кроме РЛС, прошедших модернизацию) и крылатых ракет (даже в условиях отсутствия помех максимальная дальность обнаружения целей типа КР «Томахок» составляла 25-35 км, а в помехах она уменьшается на 35-60%);

- отсутствие средств защиты от ПРР «Харм».

Основу объектовой системы зенитного ракетного огня Югославии составляли ЗРК типа С-75, С-125 и «Куб», обладающие недостаточными возможностями по борьбе с применяемыми средствами воздушного нападения даже в простых условиях воздушной и помеховой обстановки. Дальность стрельбы по цели типа КР этими ЗРК не превышала 11–15 км с эффективностью не более 0,2–0,3. Возможности по борьбе с высокоточным оружием практически отсутствовали. К этому следует добавить полное отсутствие централизованного управления и взаимодействия с истребительной авиацией и ПВО Сухопутных войск, малый опыт практической работы боевых расчетов [3, с.108-110].

Военная операция НАТО в Югославии в 1999 г. занимает заметное место в мировой военной истории в целом и в истории боевого применения авиации в частности. Североатлантический альянс смог испытать в ходе этих военных действий новые образцы авиационной техники и вооружения, силы НАТО получили опыт ведения боевых действий на местности с особенностями рельефа как на Балканах. Характерно то, что данная военная кампания не имела сухопутной составляющей, а полностью представляла собой воздушную операцию.

Авиагруппировка НАТО в операции «Решительная сила» насчитывала в начале операции 430 самолетов (из них 250 американских), а через два месяца достигла численности 1260 машин. По разным данным в ходе занявшей 78 дней операции «Решительная сила» авиация НАТО провела 38–35 тыс. самолетовылетов, применила свыше 23 тыс. бомб и ракет.

НАТО (по собственному признанию) недоценила способность Югославии к сопротивлению. Нанесенный стране военный ущерб оказался меньше, чем ожидали западные военные эксперты. Так, в Косово в период операции югославские самолеты и вертолеты продолжали совершать боевые вылеты. Для противодействия западной авиации сербы задействовали свои мобильные РЛС, оставив в резерве систему ПВО производства «Вестингауз». Из-за югославской интегрированной системы ПВО самолеты альянса не решались спускаться ниже 4,5 км (а это снижало точность бомбометания). В итоге даже первоочередная цель операции «Решительная сила», уничтожение противовоздушной обороны противника, не была выполнена полностью, не случайно НАТО запросило разрешение использовать для ударов по Югославии воздушное пространство соседних с ней стран.

Кроме того, сербам достаточно эффективно удавалось дезинформировать коалицию в отношении своей боевой активности, для чего использовались макеты боевой техники. В общем и целом Югославия в ходе рассматриваемых боевых действий смогла сохранить заметную долю своего военного потенциала (танковой техники, зенитного ракетного вооружения, боевой авиации).

Нельзя также беспристрастно относиться к западным данным по поводу потерь в операции «Решительная сила», считается, что непризнание собственных потерь со стороны НАТО объясняется законами психологической и информационной войны против Югославии. Так, уже 25 марта 1999 г. югославские ПВО уничтожили три американские КР, два истребителя (германский «Торнадо» и американский F-16). На следующий день было сбито

два западных самолета к северу от Белграда и еще один над Косово. А в ночь с 27 на 28 марта к северу от Белграда состоялось историческое событие – был сбит американский F-117A (этот факт НАТО пришлось признать). По неофициальным данным к 30 марта альянс потерял 7 боевых самолетов и 30 крылатых ракет. 1-го и 30 апреля сербы уничтожили еще две «невидимки» F-117A. Югославским вооруженным силам удавалось сбивать беспилотные летательные аппараты, в том числе ударные, типа «Хантер» и «Предатор» американских, немецких и французских ВВС; вертолеты типа «Апач». В итоге в конце апреля начальник югославского генерального штаба Драголюб Ойданич привел следующие цифры потерь авиации НАТО в операции «Решительная сила»: 46 самолетов, 6 вертолетов, 8 БЛА, 182 крылатые ракеты. Однако Вашингтон к концу мая признал лишь потери трех боевых самолетов, четырех беспилотных летательных аппарата и вертолета «Апач».

Несмотря на огромное количественное и качественное превосходство, операция «Решительная сила» для авиации НАТО прошла не безупречно. Полностью подавить югославскую противовоздушную оборону так и не удалось, как и свести потери альянса к нулю, несмотря на пропагандируемый в западных СМИ образ непобедимости западной военной коалиции.

Список литературы

1. Александров И. НАТО против Югославии: хроника необъявленной войны // Зарубежное военное обозрение. 1999. № 7. С. 7–14.
2. Алексеев А. Анализ боевого применения авиации США в ходе операции «Решительная сила» // Зарубежное военное обозрение. 2001. № 1. URL: <http://www.soldiering.ru/avia/file/balkan.php> (дата обращения: 03.07.2016).
3. Ашурбейли И.Р., Чельцов Б.Ф., Хюпенен А.И., Волков С.А. Опыт и уроки боевого применения войск и вооружения ПВО в локальных войнах и вооруженных конфликтах. М. 2012. 204 с.
4. Баранец В., Прокопенко С. Летчик-испытатель В. Меницкий: «Я учил сербов уничтожать американские F-117 «Стелс» // Комсомольская правда/газета. 26.05.1999.
5. Гусев И. Немеркнущая страница боевого содружества // Красная Звезда / газета. 20.10.1988.
6. Гуськова Е. Трудное урегулирование: как останавливали бомбежки в Югославии в 1999 году // Новая и новейшая история. 2015. № 5. С. 76-92.

7. Дрожжин А., Алтухов Е. Воздушные войны в Ираке и Югославии. М.: Техника – молодежи, 2002. 80 с.
8. Иванов И. Потери авиации НАТО в войне на Балканах // Зарубежное военное обозрение. 1999. № 6. С. 12–14.
9. К событиям вокруг Югославии // Зарубежное военное обозрение. 1999. № 5. С. 2–7.
10. Bebler A. Yugoslavias agony civil war becomes savage chaos. International Defense Review 9/1992. Pp. 813-816.
11. Dimitrijevic B., Micevski M. Iz istorije. Gardijski lovci. Aeromagazin 1/1991. Pp. 20-28.
12. Ostric S. Albatros D. III (Oef). Aeromagazin 1/1991. Pp. 6-18.
13. H.-H. Stapfer. Warsaw Pact Air Forces. Squadron/Signal Publ. Carrolton, TX 75011 – 5010. 1991. 64 p.

References

1. Aleksandrov I. NATO protiv YUgoslavii: hronika neob"yavlennoj vojny // Zarubezhnoe voennoe obozrenie. 1999. № 7. S. 7–14.
2. Alekseev A. Analiz boevogo primeneniya aviacii SSHA v hode operacii «Reshitel'naya sila» // Zarubezhnoe voennoe obozrenie. 2001. № 1. URL: <http://www.soldiering.ru/avia/file/balkan.php> (data obrashcheniya: 03.07.2016).
3. Ashurbejli I.R., CHel'cov B.F., Hyupenen A.I., Volkov S.A. Opyt i uroki boevogo primeneniya vojsk i vooruzheniya PVO v lokal'nyh vojnah i vooruzhennyh konfliktah. M. 2012. 204 s.
4. Baranec V., Prokopenko S. Letchik-ispytatel' V. Menickij: «YA uchil serbov unichtozhat' amerikanske F-117 «Stels» //Komsomol'skaya pravda/ gazeta. 26.05.1999.
5. Gusev I. Nemerknushchaya stranica boevogo sodruzhestva //Krasnaya Zvezda / gazeta. 20.10.1988.
6. Gus'kova E. Trudnoe uregulirovanie: kak ostanavlivali bombezhki v YUgoslavii v 1999 godu // Novaya i novejschaya istoriya. 2015. № 5. S. 76-92.
7. Drozhzhin A., Altuhov E. Vozdushnye vojny v Irake i YUgoslavii. M.: Tekhnika – molodezhi, 2002. 80 s.
8. Ivanov I. Poteri aviacii NATO v vojne na Balkanah // Zarubezhnoe voennoe obozrenie. 1999. № 6. S. 12–14.

9. K sobytijam vokrug YUgoslavii // Zarubezhnoe voennoe obozrenie. 1999. № 5. S. 2–7.
10. Bebler A. Yugoslavias agony civil war becomes savage chaos. International Defense Review 9/1992. Pp. 813-816.
11. Dimitrijevic B., Micevski M. Iz istorije. Gardijski lovci. Aeromagazin 1/1991. Pp. 20-28.
12. Ostric S. Albatros D. III (Oef). Aeromagazin 1/1991. Pp. 6-18.
13. H.-H. Stapfer. Warsaw Pact Air Forces. Squadron/Signal Publ. Carrolton, TX 75011 – 5010. 1991. 64 p.