Известия Воронежского государственного педагогического университета. 2026. № 2 (311). С. 201–205.
Izvestia Voronezh State Pedagogical University. 2026. (2), 201–205.

Научная статья
УДК 94(470)
DOI: 10.47438/2309-7078_2026_2_201.

ПОКАЗАНИЯ РУМЫНСКИХ ЛЕТЧИКОВ, СБИТЫХ В НЕБЕ НАД ОДЕССОЙ (СЕНТЯБРЬ 1941 г.)

Татьяна Петровна Малютина[1]

Воронежский государственный педагогический университет[1]
Воронеж, Россия

[1]*Доктор исторических наук, профессор кафедры истории России,*
ORCID ID: 0000-0001-8978-665X, тел.: (473) 255-06-67, e-mail: chal.04@mail.ru

Аннотация. Автор статьи анализирует показания румынских летчиков К. Гергияна, А. Ионеску, А. Карпа, попавших в плен в сентябре 1941 г. после того, как их самолеты были сбиты в районе Одессы. Материалы допросов, приведенные в статье, показывают, что приоритетными для советского командования являлись сведения о дислокации военных аэродромов противника, а также о количественном и типовом составе базировавшейся на них авиатехники. Согласно показаниям летчиков, в сентябре 1941 г. парк румынских военно-воздушных сил включал как самолеты румынского, так и немецкого, польского, английского и канадского производства. К числу значимых данных, полученных от пленных летчиков, относилась также информация о местах хранения горюче-смазочных материалов, порядке несения службы на аэродромах и расположении постов, ответственных за передачу сведений о появлении советских самолетов.

Ключевые слова: Великая Отечественная война, оборона Одессы, румынские летчики, К. Гергиян, А. Ионеску, А. Карп, военнопленные, сентябрь 1941 г.

Для цитирования: *Малютина Т.П.* Показания румынских летчиков, сбитых в небе над Одессой (сентябрь 1941 г.) // Известия Воронежского государственного педагогического университета. 2026. № 2. С. 201–205. DOI: 10.47438/2309-7078_2026_2_201.

Введение

Осенью 1941 г. при обороне Одессы были задействованы различные виды войск [1; 6; 7; 10]. В их числе были и Военно-воздушные Силы (ВВС) Приморской армии. Уровень боевой подготовки и мастерства советских летчиков позволял им давать достойный отпор как румынским, так и немецким пилотам. Кроме того, в районе Одессы успешно действовала зенитная артиллерия, также наносившая ущерб авиации противника [4, с. 183]. Следует отметить, что румыны имели в своем распоряжении развитую авиационную промышленность: три авиастроительных завода, а также несколько предприятий, специализировавшихся на выпуске запчастей для самолетов. Летом 1941 г. в штате румынских ВВС числилось 1 947 пилотов, бортрадистов, бортмехаников и бортстрелков [5, с. 31].

Результаты

В сентябре 1941 г. под Одессой были сбиты несколько вражеских самолетов. Румынских летчиков допрашивал начальник оперативного отдела штаба ВВС Приморской армии полковник Николай Гаврилович Журавель. Протоколы допросов сохранились в фондах Центрального архива Министерства обороны Российской Федерации (ЦАМО РФ). Они дают представление о том, какие сведения об авиации противника интересовали советское командование в первую очередь, а также о том, какими силами и средствами располагали под Одессой в сентябре 1941 г. немецко-румынские авиационные подразделения и об уровне подготовки их летного состава.

12 сентября 1941 г. советской противовоздушной обороной с земли в 15:45 в районе Мариенталя был сбит румынский истребитель Bf-109E (бортовой номер 46) из 56-й эскадрильи 7-й авиагруппы 1-й флотилии. Пилотом был командир эскадрильи капитан Константин Гергиян. Он выпрыгнул с парашютом над советской территорией и был взят в плен [2, с. 215]. В документах управления ВВС Приморской армии, находящихся в фондах ЦАМО РФ, сохранился протокол допроса этого летчика от 13 сентября 1941 г. [8, л. 117–118].

О себе пленный румынский пилот рассказал, что родился в 1911 г. в Черновцах, окончил школу в 1932 г., в 1936 г. стал летчиком-истребителем; его личный налет составлял около 1 000 часов, имел 73

© Малютина Т.П., 2026

боевых вылета. В ходе допроса пленный путался в показаниях. В частности, он заявил, что принимал участие в бою «только 2 раза», сбил 4 советских самолета, «но без свидетелей», «руководил бомбардировкой Калараш и Сырата». О боевых действиях своего подразделения пленный летчик поведал, что днем 15 июня 1941 г. самолеты были передислоцированы из Бухареста в Рымнику-Сэрат, где оставались до 21 июня, так как перед ними была поставлена задача оборонять нефтепромыслы Плоешти. Вечером 21 июня самолеты были переправлены в Бырлад.

Днем 22 июня эскадрильи истребителей должны были сопровождать 2 бомбардировочных звена в Кишинев. Первое звено сопровождала 57-я истребительная эскадрилья, а второе должна была прикрывать 56-я истребительная эскадрилья. Но в связи с задержкой поставки горючего «моя эскадрилья не смогла сопровождать бомбардировщики, которые полетели сами без прикрытия». Днем 23 июня К. Гергиян сопровождал бомбардировщики, которые атаковали вокзал в Бессарабском (село в Болградском районе Одесской области). 25 и 26 июня румынская эскадрилья атаковала советский аэродром в Булгарике (село в Леовском районе Молдавии), а 27 июня – аэродром в Кубей (село в Болградском районе Одесской области). 28 июня 7-я авиагруппа провела передислокацию одной эскадрильи в Рымнику-Сэрат, второй – в Фокшани. А уже 30 июня вся авиагруппа перебазировалась в Бырлад. Здесь основной задачей летчиков, по словам пленного румына, была метеорологическая разведка.

Через несколько дней авиагруппа передислоцировалась в Хуши. Здесь «мы прикрывали переправу через Прут наших войск, а также выполняли метеорологическую и войсковую разведку». После занятия Бессарабии авиагруппа переместилась в Кишинев для обеспечения переправы немецко-румынских войск через Днестр, а потом в Тирасполь для прикрытия движения войск до колхоза Большой Буялык Одесской области. «Я уже не сопровождал бомбардировщики, а выполнял много полетов метеорологического значения, например, у Одессы. Но над городом полетать не успел». Военнопленный сообщил: «16–17 дней тому назад 56-я эскадрилья перебазировалась на аэродром в Зельцы (поселок в Раздельнянском районе Одесской области), где летчики эскадрильи выполняли только патрулирование на участке: Выгода, Фрейденталь, Петерсталь, Маяки». Согласно словам К. Гергияна, по состоянию на 12 сентября 1941 г. в эскадрильи числилось 17 самолетов (5 Bf-109, 6 IAR-80, 6 «Харрикейн»). На аэродроме в Зельцах размещалась также эскадрилья связи в составе 4–5 самолетов Fleet и «Шторх» фирмы «Физелер». Пилотов-немцев не было: летали исключительно румыны. Пленный летчик предположил, что, если румыны узнают, что он выдал место расположения аэродрома, самолеты с него могут перебазировать в колхоз Эльзас (Одесская область). По поводу порядка на аэродроме он сказал, что самолеты готовы к вылету в 4–4:30; горючее для заправки хранится на самом аэродроме в цистернах; радиопосты, передающие сигналы о появлении советских самолетов, расположены в Маяках, Фрейдентале, Вакаржанах, Корстале, Зельцах.

Румынскому летчику задавали вопросы о самолетах и их количестве на других военных аэродромах. По его словам, на аэродромах в Кишиневе, Реваках самолетов не осталось. В Тирасполе находились немецкие Ju-87, бомбардировщики (6 «Бленхейм»), самолеты-транспортники, в Яловени – бомбардировщики (He-111), в Бендерах – разведчики. В Баден (ныне Очеретовка Раздельнянского района Одесской области) стояла группа самолетов в составе 8 PZL-24, 8 PZL-111. Одна эскадрилья Bf-109 дислоцировалась у Констанца. В Стурзены (село в Рыкшанском районе Молдавии) базировались истребители (10–12 IAR-80). Немецкая авиация размещалась в Березовке, потом в Вознесенске, а затем была переведена в Николаев. Летчик показал, что в Тирасполе видел также итальянские самолеты «Макки» MC.200, но «без фонарей, а с козырьками». В Баден К. Гергиян видел двух пленных советских летчиков, они успели спрыгнуть с парашютами со сбитого самолета.

22 сентября 1941 г. был сбит легкомоторный самолет Fleet-10G (бортовой номер 253) из 112-й эскадрильи связи 2-й флотилии 2-го воздушного участка. Локотенант Аурелиан Ионеску и его пилот, по данным авторов «Воздушная битва за Одессу», пропали без вести в районе Одессы во время перелета по маршруту Яссы – Николаев. «Возможно, стали жертвой советских истребителей» [2, с. 226]. На самом деле этот самолет был сбит зенитной артиллерией в районе Марьяновки. Материалы допроса А. Ионеску от 23 сентября 1941 г. хранятся в ЦАМО РФ [9, л. 385–384].

О себе румынский летчик рассказал, что ему 22 года. В мае 1941 г. он окончил летную школу в Бухаресте по специальности «Разведчик и легкий бомбардировщик», освоив самолеты IAR-38 и IAR-39. По окончании школы был направлен в Блаж, где базировалась 2-я флотилия королевской авиации, затем нес службу в Бакеу, а далее в Яссах. Участвовал в войне с самого ее начала и развозил почту по маршруту Бакеу – Бухарест, Бакеу – Яссы, Яссы – Кишинев, Яссы – Бендеры, Яссы – Бендеры – Тирасполь – Зельцы – Николаев. Его налет составлял 200 часов. Во время полета по маршруту Яссы – Николаев совершал посадки в Бендерах (где оставил почту и капитана медицинской службы), в Зельцы и Николаеве (где выгрузил почту). 22 сентября в 13:45 вылетел в обратный путь из Николаева и был сбит около 15:00. Самолет сел на поле, был немного поврежден и мог быть восстановлен.

Об известных ему аэродромах А. Ионеску рассказал на допросе следующее. В Яссах размещались два аэродрома: гражданский и военный. Там устроена бетонированная площадка и 4 ангара. На 22 сентября в 7:30 на аэродроме находилось 8 самолетов Fleet-10G, 8 IAR-38, 3 транспортных Ju-52. В 12:00 22 сентября ожидалось прибытие с ремонтной базы 12 самолетов Bf-109, 8–10 самолетов He-111. На «Юнкерсах» летали только немцы, на «Мессершмитах» – как немцы, так и румыны. По состоянию на 20 сентября самолетов в Кишиневе не было, они перелетели в Бендеры. В Яловени самолеты также

отсутствовали. В 8 км к югу от Кишинева немцы устроили военный аэродром. Там дислоцировались только немецкие самолеты и «точно базировалось до 3 самолетов Bf-109». В Бендерах, как показал на допросе пленный летчик, он видел 8 самолетов Fleet-10G, 30 самолетов IAR-38 и IAR-39. В Тирасполе на аэродроме, расположенном в 800 метрах севернее железной дороги, находилось до 8 самолетов «Бленхейм», 9 самолетов PZL-28, 8–12 IAR-38 и IAR-39, 2 транспортных трехмоторных «Юнкерса». В Зельцы, со слов А. Ионеску, находилось 2 аэродрома. Один располагался в 2 км восточнее Зельцы. Там дислоцировалась 114-я эскадрилья связи из 8 самолетов Fleet-10G и имелся склад горючего. Второй аэродром был расположен в 800–1 000 м восточнее Зельцы. На нем базировалась 7-я истребительная авиагруппа (до 15 Bf-109 и 8 самолетов IAR-80), имелся склад горючего. А. Ионеску слышал, что 22 сентября в 9:30 три советских истребителя атаковали этот аэродром и уничтожили 4 самолета, которые сгорели на земле. Был убит радист. На аэродроме Баден А. Ионеску был 19 сентября и видел до 16 самолетов PZL-24. При этом многие самолеты на тот момент находились на заданиях. Ему говорили, что советские самолеты тоже бомбили этот аэродром, но подробности пленному румынскому летчику были неизвестны. На немецком аэродроме юго-восточнее Николаева А. Ионеску заметил 3 «Юнкерса», 2 «Хенкеля», 6–8 самолетов Bf-109.

В Бендерах 20 сентября А. Ионеску видел пленного советского летчика – старшего лейтенанта гидросамолета-разведчика. Он спасся на парашюте, когда самолет был подбит. Остальные члены экипажа погибли. Летчика нашли в районе Зельцы и перевезли самолетом.

30 сентября 1941 г. был сбит румынский «Бленхейм» (бортовой номер 24) из состава 3-й эскадрильи 3-й бомбардировочной флотилии. Экипаж, включавший в себя три человека, выпрыгнул с парашютами. По данным авторов монографии «Воздушная битва за Одессу», штурман сублокотенант Эмилиан Штанеску и радиооператор 2-го класса Аурел Михальчя были взяты в плен, а при эвакуации Одессы расстреляны в городской тюрьме НКВД. Третьему члену экипажа «Бленхейма» – пилоту Адриану Карпу – повезло больше. Он был тяжело ранен еще в воздухе и в бессознательном состоянии доставлен в военный госпиталь. Остался жив, так как, «по некоторым данным, молодого и красивого румынского летчика спрятали в бельевой госпиталя санитарки из младшего медицинского персонала» [2, с. 233].

В ЦАМО РФ сохранился протокол допроса Карпа Адриана от 23:00 30 сентября 1941 г. [9, л. 443–442]. В этом протоколе отмечено, что «летчик ранен осколком в плечо, чувствует себя скверно и говорит с трудом». С ним находился его стрелок «Михальчя, который также спустился на парашюте». О себе пленный А. Карп рассказал, что родился в селе Буюканы Кишиневского уезда, расположенном в 3 км к юго-западу от Кишинева. По национальности он был молдаванином, имел среднее образование. В 1936 г. окончил летную школу в Бухаресте. Стал летчиком 3-й эскадрильи 3-й бомбардировочной флотилии. На фронте находился с 20 июля 1941 г., имел около 400 часов налетов, совершил 25 боевых вылетов. «Летал на боевые задания в районах Бельцы, Кишинев, Оргеев, Бендеры, Катаржи, Березовка, Одесса». «Над городом Одесса не был, страшно, много зениток, но летал с разведывательными целями над гаванью и портом». Был сбит в районе Дальник двумя попаданиями советской зенитной артиллерии. Когда самолет загорелся, летчик выпрыгнул с парашютом. О цели полета сообщил, что вылетел 30 сентября в 16:15 из Тирасполя в район Гниляково, имея задачу сфотографировать советские позиции в районе Гниляково – Сухой Лиман для установления точного расположения артиллерии и оборонительных позиций. Бомб не имел, так как «при разведке бомбы не берутся».

По словам летчика, на аэродроме Тирасполь базировалось до 30 самолетов (IAR, «Бленхейм», PZL). Эти самолеты пилотировали только румыны. На транспортниках Ju-52 летали исключительно немецкие экипажи. Привозили провизию, патроны, бомбы и горючее из Бухареста, Ясс, Черновцы. Ночью румынские летчики с аэродрома не летали (нет оборудования). Летали только немцы с других аэродромов. Самолеты на аэродроме Тирасполь располагались в 2 ряда к Днестру. Горючее находилось в бочках у самолетов. Этот аэродром советские самолеты не бомбили. А. Карп находился на аэродроме Тирасполя около месяца. За это время, как следовало из его слов, было потеряно 3 румынских самолета от действий советской зенитной артиллерии и авиации. Комендантом аэродрома в Тирасполе являлся полковник Григориу. Штаб ВВС фронта, по словам А. Карпа, размещался в Зельцы (командующий генерал Ионеску). Летчик знал о существовании аэродромов в Баден, Зельцы. Всего на них, по его словам, дислоцировалось 14–16 самолетов IAR-80, 6–7 самолетов Bf-109. Он рассказал, что в Зельцы неделю назад советские летчики уничтожили 6 румынских самолетов. Еще один аэродром находился у Бессарабского, куда две недели назад прибыли из Фокшан и Бузеу 12 самолетов «Бленхейм», из которых уже 2–3 сбиты советскими летчиками. А. Карп сообщил о том, что у Аккермана и Галац тоже есть аэродромы, но сколько там самолетов, он не знал.

Сравнивая допросы этих пленных летчиков, можно предположить, что К. Гергиян давал показания неохотно. Возможно, пытался запутать советского полковника, излагал противоречащие друг другу факты. А. Карп из-за ранения явно говорил и мыслил с трудом. Его показания были отрывочными, но тем не менее достаточно подробными. А. Ионеску оказался самым информированным и разговорчивым. Возможно, это было связано с его родом деятельности: напрямую в военных действиях он участия не принимал, но регулярно посещал немецкие и румынские аэродромы и, соответственно, имел представление о том, какие подразделения и где базируются. Насколько пленные летчики были откровенны в своих показаниях, сказать сейчас сложно. Не стоит исключать также возможность психологического или физического воздействия на них. В любом случае, анализируя даже эти три допроса, можно выделить схожие моменты, например, то, что на транспортниках («Юнкерсах») летали только немцы

(и именно они контролировали и распределяли продукты, оружие, боеприпасы), что в Зельцах находился аэродром, важный по значимости. Не случайно 22 сентября 1941 г. этот аэродром подвергся атаке советских самолетов.

В боевом донесении штаба 69-го истребительного авиационного полка, составленном 23 сентября, отмечалось, что рано утром 22 сентября аэродромы в Зельцы и Бадене были атакованы двумя группами советских истребителей. Атака оказалась внезапной для противника. На аэродроме в Баден было «сожжено 10 истребителей противника и один транспортный самолет, сгорела одна бензиновозка. Лесопосадка, где стояли в один ряд самолеты, горела вся на протяжении километра. Кроме того, выведено из строя до 12 самолетов и много личного состава в палатках». Потерь среди наших летчиков не было. На аэродром в Зельцы советскими самолетами И-16 были сброшены зажигательные ампулы и бомбы. «Сразу загорелся один Не-111. По остальным машинам, кроме того, вели пулеметный огонь. Ни один самолет противника не успел подняться с аэродрома. Всего там было расположено 12 Не-111 и 18 PZL-24... Не возвратился с задания старший лейтенант Шкутский...» [3, с. 18].

Выводы

Успешным действиям советских летчиков 22 сентября 1941 г. и в последующее время способствовали, наряду с проявленными отвагой, бесстрашием и мужеством, данные разведки, равно как анализ и сопоставление показаний военнопленных румынских пилотов. Приведенные в статье данные протоколов допросов свидетельствуют, что советское командование прежде всего интересовали вопросы, связанные с местами расположения военных аэродромов противника, а также количеством и типами самолетов, базировавшихся на них. Из показаний пленных летчиков можно сделать ясный вывод о наличии на вооружении румынских ВВС в сентябре 1941 г. не только румынских, но и немецких, польских, канадских и английских самолетов. Также важной являлась информация о местах хранения горючего, порядках на аэродромах; о наличии и расположении постов, передающих данные о появлении советских самолетов. Полученными во время допросов румынских летчиков сведениями советское командование стремилось грамотно распорядиться с целью нанесения максимального ущерба авиации противника.

Конфликт интересов

Автор декларирует отсутствие явных и потенциальных конфликтов интересов, связанных с публикацией настоящей статьи.

Библиографический список

1. Алещенко Н.М. Они защищали Одессу. М. : Издательство ДОСААФ, 1970. 192 с.

2. Дегтев Д.М., Богатырев С.В., Зубов Д.В. Воздушная битва за Одессу. Советские асы против люфтваффе и королевских ВВС Румынии. 1941. М. : Центрполиграф, 2018. 255 с.

3. Зильманович Д.Я. На крыльях Родины: документальные очерки. Алма-Ата : Жалын, 1985. 320 с.

4. Прочко И.С. Артиллерия в боях за Родину. М. : Воениздат, 1957. 328 с.

5. Савченко В.А., Филипенко А.А. Оборона Одессы. 73 дня героической обороны города. М. : ЗАО «Издательство Центрполиграф», 2011. 447 с.

6. Фадеев А.В. Подвиг Одессы. М. : Госполитиздат, 1958. 72 с.

7. Фуртатов В.М. Огненные десанты (о мужестве парашютистов ВВС Черноморского флота). М. : Воениздат, 1989. 95 с.

8. Центральный архив Министерства обороны Российской Федерации (ЦАМО РФ). Ф. 288. Оп. 9902. Д. 8.

9. ЦАМО РФ. Ф. 288. Оп. 9899. Д. 14.

10. Юновидов А.С. Оборона Одессы. 1941. Первая битва за Черное море. М. : Вече, 2011. 432 с.

References

1. Aleshhenko, N.M. (1970) *Oni zashhishhali Odessu* [They defended Odessa]. Moscow, Izdatel`stvo DOSAAF. 192 p. (In Russian)

2. Degtev, D.M., Bogaty`rev, S.V., Zubov, D.V. (2018) *Vozdushnaya bitva za Odessu. Sovetskie asy protiv lyuftvaffe i korolevskikh VVS Rumynii. 1941* [The Battle of Odessa in the Air. Soviet Aces against the Luftwaffe and the Royal Romanian Air Force. 1941]. Moscow, Centrpoligraf. 255 p. (In Russian)

3. Zil'manovich, D.Ya. (1985) *Na kryl'yakh Rodiny: dokumental'nye ocherki* [On the Wings of the Motherland: Documentary Essays]. Alma-Ata, Zhaly`n publ. 320 p. (In Russian)

4. Prochko, I.S. (1957) *Artilleriya v boyakh za Rodinu* [Artillery in the battles for the Motherland]. Moscow, Voenizdat. 328 p. (In Russian)

5. Savchenko, V.A., Filipenko, A.A. (2011) *Oborona Odessy. 73 dnya geroicheskoi oborony goroda* [The defense of Odessa. 73 days of heroic defense of the city]. Moscow, ZAO Izdatel`stvo Centrpoligraf. 447 p. (In Russian)

6. Fadeev, A.V. (1958) *Podvig Odessy* [The feat of Odessa]. Moscow, Gospolitizdat. 72 p. (In Russian)

7. Furtatov, V.M. (1989) *Ognennye desanty (o muzhestve parashyutistov VVS Chernomorskogo flota)* [Fire Troops (about the courage of the Black Sea Fleet Air Force paratroopers)]. Moscow, Voenizdat. 95 p. (In Russian)

8. TsAMO RF. F. 288. Op. 9902. D. 8.

9. TsAMO RF. F. 288. Op. 9899. D. 14.

10. Yunovidov, A.S. (2011) *Oborona Odessy. 1941. Pervaya bitva za Chernoe more* [Defense of Odessa. 1941. The First Battle for the Black Sea]. Moscow, Veche publ. 432 p. (In Russian)

Поступила в редакцию 05.04.2026
Подписана в печать 30.06.2026

Original article
UDC 94(470)
DOI: 10.47438/2309-7078_2026_2_201.

TESTIMONIALS OF ROMANIAN PILOTS SHOT DOWN IN THE SKY OVER ODESSA (SEPTEMBER 1941)

Tatiana P. Malyutina[1]

Voronezh State Pedagogical University[1]
Voronezh, Russia

[1]*Dr. Histor. Sci., Professor of the Department of Russian History, ORCID ID: 0000-0001-8978-665X, tel.: (473) 255-06-67, e-mail: chal.04@mail.ru*

Abstract. The author of the article analyzes the testimonies of Romanian pilots K. Gergian, A. Ionescu, and A. Karp, who were captured in September 1941 after their planes were shot down near Odessa. The interrogation materials presented in the article show that the Soviet command prioritized obtaining information about the location of enemy military airfields and the number and types of aircraft based there. According to the testimonies of the pilots, in September 1941, the Romanian Air Force's fleet included both Romanian-made and German, Polish, and English and Canadian-made aircraft. The significant information obtained from the captured pilots also included details about the storage locations of fuel and lubricants, the procedures for maintaining airfields, and the positions responsible for reporting the presence of Soviet aircraft.

Key words: Great Patriotic War, Defense of Odessa, Romanian Pilots, K. Gergian, A. Ionescu, A. Karp, prisoners of war, September 1941.

Cite as: Malyutina, T.P. (2026) Testimonials of Romanian pilots shot down in the sky over Odessa (September 1941). *Izvestia Voronezh State Pedagogical University.* (2), 201–205. (In Russ., abstract in Eng.). DOI: 10.47438/2309-7078_2026_2_201.

Received 05.04.2026
Accepted 30.06.2026