ИНТЕРВЬЮ С ЧЕХОСЛОВАЦКИМ АСОМ ВМВ ФРАНТИШЕКОМ ПЕРЖИНОЙ (FRANTIŠEK PEŘINA)

Франтишек Пержина* (František Peřina, 1911-2006) – чехословацкий ас ВМВ. Он сражался против нацистов в составе французских и британских ВВС, записав на свой счет не менее 12 подтвержденных побед.

Франтишек Пержина в период службы в RAF (ВМВ)
http://info.unob.cz/Stranky/2014/09/20140912_1.aspx

Расскажите о своей жизни до прихода в авиацию?

Я родился 8 апреля 1911 г. в Morkuvky (Южная Моравия). Рос я сельским парнем на небольшой ферме – ближайшим большим городом был Брно, расположенный в 20 милях от моего дома. В этом городе я впервые побывал в 14 лет. 5 лет я учился в начальной школе, 3 года – в средней, после чего пошел в ремесленное училище. Затем на протяжении трех лет я обучался на механика, закончил курс и после этого проработал по профессии всего лишь 6-7 месяцев.

Что так?

Где-то в то время я побывал на аэрошоу в Брно, и мне все это так понравилось, что, когда я увидел в газете объявление о наборе в чехословацкие ВВС, сразу направился в армейский офис, чтобы подать заявление с просьбой принять меня в военную авиашколу. 1 октября 1929 г. я начал обучение на аэродроме в Простейове (Prostejov).

Что из себя представляло обучение?

Я начал летать на самолете *Letov S-10*, прозванном *Сардинкой*, эта машина была создана на основе австрийского аэроплана времен ПМВ, хотя в те годы уже

имели место новые разработки. Моими следующими самолетами были Letov S-14 и Avia S-18 *Komar*.

Слева направо – учебно-тренировочные самолеты, на которых учился летать Франтишек Пержина (Letov S-10, Letov S-14, Avia S-18 Komar)
http://www.airwar.ru/enc/other1/letovs10.html;
http://www.airwar.ru/enc/fww1/letovs14.html;
http://www.aviarmor.net/aww2/aircraft/czech/letov_s218.htm

Сколько времени уходило на то, чтобы стать квалифицированным пилотом?

Я налетал только два часа на машине с двойным управлением. Мои инструкторы потребовали от меня, чтобы я поднялся в воздух один, уже после моего шестого полета.

Были ли у вас аварийные ситуации во время обучения?

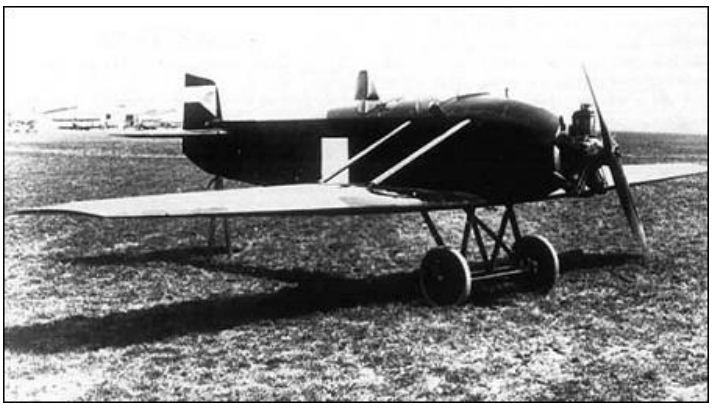
Я жестко приземлился во время моего 10-го самостоятельного вылета. Ветер внезапно поменял направление на 180 градусов, когда я выполнял посадку «с отказавшим» мотором (*dead-stick landing – посадка с остановившимся пропеллером*). Кроме небольшой травмы колена, со мной ничего не случилось.

И сколько всего заняло обучение?

Меньше двух лет. Авиаторы начинают с изучения военных дисциплин, затем учатся летать. Я закончил курс в июле 1931, получил двухмесячный отпуск, затем принял присягу и получил назначение в военную часть в звании *авиатор 1-го класса*. Прошло еще два года, прежде чем я получил звание сержанта.

Был ли у вас какой-либо выбор при получении назначения в ВВС?

Ну, если у кого-то был талант к этому, он шел в школу летчиков-истребителей. В начале 1932 г. я отправился в школу истребителей в городке Хеб (Cheb, Судеты). Там я летал на самолетах-монопланах *Avia BH-9, BH-10* и *BH-11*. Самолеты *Avia* были опасным машинами – они легко срывались в штопор, из которого было крайне трудно выйти. Даже тогда мы летали еще и на французских самолетах *Potez C-4* (*явная ошибка в нумерации, возможно, это был учебно-тренировочный самолет Potez 25ET – ВК*) в дополнение к отечественным машинам. Мы учились стрелять по воздушным и наземным целям, обучались высшему пилотажу.



Самолет Avia BH-9 (http://www.aviastar.org/air/czech/avia_bh-9.php)

Сколько это продолжалось?

Через 4 месяца я был выпущен из этой авиашколы и отправлен туда, где служил раньше, пока не получил новое назначение – в 34-ю Истребительную Эскадрилью, базирующуюся в городе Оломоуц (Olomouc).

На каких истребителях «первой линии» вы тогда летали?

У нас были бипланы *Smolik S-20*, которые были хороши для того времени – очень маневренные, но летавшие на скоростях максимум 240-290 км в час.

Истребитель (Letov) Smolik S-20 (http://aviadejavu.ru/Site/Crafts/Craft21974.htm)

Сколько вы прослужили в 34-й Эскадрилье?

Когда эскадрилью решили перебросить на другой аэродром, начальник авиабазы захотел, чтобы я остался, поэтому я был переведен в 36-ю Эскадрилью, прибывшую в Оломоуц. Я оставался в ней до Судетского кризиса 1938-го года.

Пересекались ли вы с немецкими летчиками до этого?

Да, за год до этих событий. В 1937 г. я представлял чехословацкие ВВС на международном авиашоу в Цюрихе. У нас были самолеты *Avia B-534*. Немецкая команда прилетела раньше нас на бипланах *Heinkel He-51* и новых *Me-109*. Немцы, которых я встретил там, были джентельменами, вовсе не нацистами.

Один из них, ас ПМВ Эрнст Удет, предложил мне слетать за Альпы, чтобы поискать чехословацкого летчика, который пропал во время соревнований, включавших дальние перелеты. Позднее мы узнали, что тот парень приземлился в Италии.

Какими были ваши достижения?

Я занял третье место в соревнованиях по высшему пилотажу и набору высоты/пикированию. Первое и второе места достались немцам. Во время дальнего перелета одно из двух магнето моего двигателя вышло из строя, и я больше не мог дать полный газ, перелетая через горы. Но даже при этом я сумел прилететь четвертым. На банкете после шоу я сидел между Удетом, которому вскоре предстояло стать главой департамента снабжения *Люфтваффе*, и Эрхардом Мильхом, заместителем главнокомандующего *Люфтваффе* …

На авиашоу в Цюрихе. Пержина - крайний справа
http://technet.idnes.cz/frantisek-perina-0ep-/vojenstvi.aspx?c=A160407_092327_vojenstvi_erp

Чем вы были заняты на ранней стадии Мюнхенского кризиса?

После возвращения из Цюриха в Чехословакию я выиграл соревнования по стрельбе в воздухе. Затем я получил назначение в военное училище для прохождения службы в чине *ротмистра*. После того, как Судеты отошли к Гитлеру, в наших ВВС начали формирование новых эскадрилий, и я был назначен старшим летчиком 52-й Истребительной Эскадрильи.

В марте 1939-го венгры также оккупировали часть территории Чехословакии. Принимали ли вы участие в пограничной войне с ними?

Да, в марте 1939-го 52-я Эскадрилья перелетал на аэродром Вигляш (Viglas, Словакия), но мой командир предупредил меня: «Франк, мы получили приказ открывать огонь только если нас атакуют.» Так или иначе, эти парни задирались. Мы летали вдоль границы, но так и не вступили в бой. Мы видели несколько венгерских самолетов, но они быстро убирались на свою сторону от границы.

Чем вы занимались до немецкого вторжения?

Всего через несколько дней пограничная война закончилась, и венгры получили бóльшую часть той территории, на которую претендовали. Мы вернулись в

Оломоуц. Вскоре после этого немцы оккупировали всю страну… Тем временем я решил жениться. В ВВС офицеры и унтер-офицеры не могли жениться, не достигнув 28-летнего возраста, когда их денежное содержание становилось достаточным для того, чтобы содержать жену. Мне как раз исполнилось 28. Я женился на Анне Климесовой 24 июня 1939 г., а 26 июня уехал в Польшу. В тех обстоятельствах я не мог взять с собой жену. Позднее немцы посадили ее в тюрьму на три года – в 1942-45-х годах.

Вы вступили в польские ВВС?

Нет, я не любил поляков – они тоже отхватили кусок моей страны вместе с немцами и венграми. С несколькими летчиками, которые также сумели сбежать из страны до того, как были распущены чехословацкие ВВС, я вступил во Французский Иностранный Легион. Я был на пути в Северную Африку, когда немцы вторглись в Польшу. Когда Франция объявила войну Германии, чехословацкие летчики заключили с французскими Министерством Авиации соглашение о переходе из ИЛ в ВВС (*Armée de l'Air*).

Учитывая ваш опыт, понадобилось ли вам много времени на то, чтобы приспособиться к управлению французским самолетом?

Для этого понадобился короткий курс обучения в городе Шартр (Chartres), где я освоил пилотирование машины *Curtiss H-75A* – экспортной версии самолета *P-36 Hawk*. Некоторые другие чешские летчики осваивали французские истребители *Morane-Saulnier MS-406* и *Dewoitine D-520*. Во время обучения стрельбе по воздушным целям в Ля-Рошели (La Rochelle) я добился 64-х попаданий из 100 возможных – никто другой во Франции не добивался такого результата.

В какую часть вы получили назначение после этого?

1 декабря 1939 г. я был направлен в 1-ю Эскадрилью 1-й Истребительной Группы 5-й Истребительной Эскадры (*1ère Escadrille*, *Groupe de Chasse I, Escadre de Chasse 5 (GC I/5)*), базировавшуюся в городке Сюип (Suippes) недалеко от Реймса. Я выполнил несколько фигур высшего пилотажа над аэродромом и, когда приземлился, нашел оправдание своему хорошему настроению: вся эскадрилья состояла из летчиков, которых я встречал в прошлом в Швейцарии. Наш комэск был одним из лучших летчиков в мире – это был капитан (*Capitaine*) Жан Аккар (Jean Accart), в прошлом – моряк торгового флота, впоследствии ставший генералом авиации. Аккар и мои товарищи по эскадрилье стали называть меня François Renopé на тот случай, если я попаду в плен к немцам. Считалось, что немцы будут лучше относиться к французскому военнопленному, чем к беженцу-чеху.

Когда вы впервые вступили в бой над Францией?

Зимой 1939 г. и весной 1940 г. мы редко сталкивались с немецкими самолетами. Затем, 10 мая 1940 г. началось вторжение. Я сидел и завтракал, собираясь готовиться к вылету на воздушное патрулирование, когда услышал громкий вибрирующий гул в воздухе … и я понял, что это были немцы.

«Странная война» закончилась …

Да. Мой комэск подошел ко мне и сказал: «Вот оно, началось.» Едва поднявшись в воздух, мы увидели несколько самолетов *Мессершмитт-110/Messerschmitt Bf-110*, но не смогли сблизиться с ними. Через короткое время я увидел в воздухе *Дорнье До-17/Dornier Do-17* и сбил его. Позднее еще один был сбит моим товарищем по эскадрилье.

Самолет американского производства Curtiss Hawk 75A с опознавательными знаками французских ВВС (http://technet.idnes.cz/frantisek-perina-0ep-/vojenstvi.aspx?c=A160407_092327_vojenstvi_erp)

Но этим день не закончился, не так ли?

Вечером того же дня мы осуществляли двухчасовое воздушное патрулирование. Я вылетел вместе с Аккаром в 16.00. Немцы приблизились к нашему аэродрому с юго-запада, и как только мы взлетели, в небе на высоте около 1800 м показались *До-17* без какого-либо сопровождения. К тому времени немцы отбомбились по всем аэродромам в округе, и, вероятно, почувствовали чрезмерную уверенность в себе. Аккар и я в тот вечер сбили три бомбардировщика из этой группы. Аккар атаковал с одной стороны, я с другой. Моя вторая победа повлекла за собой настоящий кошмар: двое парней благополучно выпрыгнули с парашютами, но третий открыл свой парашют слишком рано, и он зацепился за хвост. Бомбардировщик ушел в штопор вместе с летчиком – я это видел. В дополнение ко всему зенитчики угодили в бомбардировщик, находившийся в середине строя, и он взорвался в воздухе.

Французы зачисляли истребителю полную победу за самолет, сбитый в группе, то есть, в первый же день боев вы записали на свой счет четыре воздушные победы, не так ли?

Да, и в тот же день я получил звание старшего сержанта (*sergent-chef).* На следующий день, 11 мая, я стал асом, когда мы перехватили над Реймсом несколько *Хейнкелей* (*He-111*). Я сбил одного из них с помощью Аккара и старшего сержанта Франсуа Мореля (François Morel). 12 Мая я получил звание *adjutant.*

Р-36 не числится в списке выдающихся самолетов-истребителей ВМВ, но вы, кажется, достигли многого, летая на нем. Что вы думаете об этом самолете?

Только одно: превосходная машина. Он не был таким быстрым, как *Мессершмитт*, но был маневреннее любого немецкого самолета. Если кто-то садился вам на хвост, вы вполне могли сделать разворот на 360 градусов и сами зайти в хвост этому парню. Приведу пример: как-то раз наша восьмерка летела на Седаном, когда мы увидели 81 немецкий истребитель – *Мессершмитты*, летевшие на 600-900 метров выше нас. Как только мы их увидели, они тут же заметили нас. Они начали снижение в нашу сторону, мы стали набирать высоту им навстречу. Немцы проскочили над нами, и мы оказались у них на хвосте. Однако нам не удалось открыть огонь по ним. С другой стороны, мы потеряли только один самолет, его летчик сумел выброситься с парашютом. В общем, за то короткое время, что мы были в боях, наша часть - *GC I/5* – сбила 117 немецких самолета, потеряв при этом всего четверых летчиков (один из них умер от заражения крови в госпитале). У нас оказался самый крупный боевой счет во всех французских ВВС.

Каких летчиков из своей эскадрильи вы бы назвали выдающимися?

Конечно же, Аккар был таким летчиком – великий лидер и великий истребитель. Нашим ведущим асом, однако, стал лейтенант (*Lieutenant)* Эдмон Марен-ла-Меле (Edmond Marin la Meslée). Он был образованным парнем: свободно говорил по-английски, немного по-испански и по-итальянски. Он был спокойным малым, но к 7 июня на его счету уже было 20 побед, из которых 16 подтвердились. Мне он очень нравился, как и всем остальным в эскадрилье.

Что с ним случилось потом?

Эдмон позднее летал на самолете *Republic P-47* в составе ВВС союзных сил в Италии и над Южной Францией. В феврале 1945 г. он планировал выйти в отставку, но настоял на том, чтробы ему дали сделать еще один вылет. Во время атаки на мост, 4 февраля, он погиб, когда 40-мм зенитный снаряд разорвался позади его машины. Он был убит осколком, попавшим ему в шею.

Летчики из авиагруппы GC 1/5 в июне 1940 г.. Франтишек Пержина – третий слева, Жан-Мари Аккар – третий справа, Эдмон Марен-Ла-Меле – крайний справа
http://aerostories.free.fr/pil_cha_fr/accart/accart3.jpg

Ну а что случилось с вами тогда, в 1940-м? Полагаю, что вскоре вы снова вступили в бой.

В воскресенье 12 мая немцы заняли Седан. *Юнкерсы-87* (*Ju-87/Stuka/Штука*) штурмовали аэродром рядом с Седаном, когда мы атаковали их. Одна *Штука* оказалась прямо напротив меня – мне и целиться не нужно было. За четыре минуты я сбил четыре *Штуки*, одну за другой. Две упали за французской передовой, эти победы были подтверждены. Две другие упали на немецкой стороне, и эти победы были признаны вероятными. Французские газеты подняли большой шум по поводу моих достижений, и 18 мая я был произведен в лейтенанты. Не так плохо – за 5 дней я вырос из сержантов в лейтенанты! Тем временем, 14 мая, моя эскадрилья перебазировалась в Сен-Дизье (St. Dizier) на реке Марна. В группе я сбил еще три *Хейнкеля* 18, 19 и 26 мая.

Ваш комэск, Жан Аккар, также записал на свой счет 12 [подтвержденных] и три вероятных победы в то время, но разве его не сбили 1 июня 1940 г.?

Да, и в тот момент я был в воздухе рядом с ним. В тот день, осуществляя патрулирование, мы держали курс на северо-восток, когда по радио внезапно прозвучал французский гимн и мы услышали информацию о том, что 30 немецких самолетов направляются вдоль швейцарской границы в сторону Марселя. Мы никого в воздухе не увидели и направились в Дижон для дозаправки, затем вновь подялись в воздух и приблизились к швейцарской границе именно тогда, когда *Хейнкели* уже возвращались в плотном строю. Во время первой атаки Аккар получил пулю прямо между глаз. Каким-то образом он нашел в себе силы открыть кабину и выпрыгнуть – я видел, как над ним раскрылся парашют и он пошел вниз. Я пришел в ярость, атаковал *Хейнкели* и сбил один из них, затем пошел в атаку на две другие машины, у которых были повреждены двигатели. Первый *Хейнкель* мне засчитали как 11-ю победу, двоих остальных – как вероятные.

Что произошло с вами, когда вы вышли из боя?

У меня оставалось мало горючего, и в 18.00 я повернул домой. Когда я приземлился в Дижоне, у меня уже не было топлива. Я успел набрать в бак около 100 литров горючего, когда прозвучала сирена, предупреждающая о налете противника. Я взлетел, взял курс на север и приземлился, не долетев 20 километров до Сен-Дизье, опять с пустым баком. Позвонил командующему группой и узнал, что до него уже дошли известия о происшествии с капитаном Аккаром.

И вскоре после этого вы были ранены?

Да, через два дня. Где-то во время ланча мы узнали, что 150 немецких самолетов держат курс на Париж. Мы быстро побежали к летному полю. Восемь самолетов из *GC II/5* уже поднимались в воздух. Я последовал за ними. В воздухе находилось 90 *Ju-88*, *Do-17* и *He-111*. Когда наши пошли в атаку, я увидел над собой 60 *Me-110*. На этот раз бомбардировщиков сопровождали истребители!

Силы были довольно неравными. Что вы сделали?

Я толком не знал что делать, поэтому поднялся немного повыше – до высоты 900 метров – и спикировал на строй истребителей, надеясь развалить его до того, как они собьют меня. Немцы начали поворачивать влево, чтобы сформировать большой оборонительный круг. Я обрадовался, потому что рассчитал верно – по меньшей мере, на какое-то время бомбардировщики будут оставлены без эскорта. Я поджег один *Me-110* (хотя эта победа не была подтверждена), но затем один из них зацепил меня. Я ушел вниз в штопоре. В мой *Hawk* попало15 пушечных снарядов и 76 пуль, но я все еще летел. Была задета моя рука. Пушечный снаряд разорвался в моей кабине, выведя из строя радио. Кроме того, в моей правой ноге оказалось 18 осколков, но я ничего не чувствовал. Мне казалось, что *Me-110* продолжает обстреливать меня, пока я не опустил голову и не увидел, что мои пальцы все еще стискивают мои собственные гашетки – то есть, я слышал свою собственную стрельбу!

Что было дальше?

После приземления на ближайшем аэродроме я был отправлен в госпиталь, в городок Куломье (Coulomiers), расположенный в 30 км к востоку от Парижа. Когда немцы приблизились, я сбежал из госпиталя и направился в Париж, а затем в Шартр, надеясь отыскать эскадрилью, к которой мог бы присоединиться. На одной из железнодорожных станций, где останавливали все поезда, какой-то машинист узнал меня по фотографии в газетах, отцепил паровоз от поезда и перевез меня в ближайший городок, находившийся в 60 км. В итоге, я нашел *GC I/5* в городе Каркасон (Carcasonne), но для меня там не нашлось самолета. 20 июня я набрел на расположенное неподалеку какое-то взлетное поле и нашел на нем *Curtiss* со спущенной шиной хвостового колеса. Вокруг никого не было, потому я поднялся в воздух без парашюта и через два часа приземлился в столице Алжира. Я и по сей день не знаю, чей это был самолет.

К тому моменту Фрацния была на грани коллапса. Что вы делали после перелета в Алжир?

Я перелетел на небольшой аэродром в Сен-Дени Сик (St. Denis Siq), расположенный неподалеку от Орана. Там я получил орден Почетного Легиона (*Légion d'Honneur*) и Военный Крест (*Croix de Guerre*) с шестью пальмами. Все было как-то по-глупому, потому что у меня даже не было военной формы: я оставил ее во Франции. Потом, в Оране, я купил себе новую форму и отправился на поезде в Касабланку.

Было ли это связано с трудностями?

В тот момент времени транспорт перемещался довольно свободно. В порту находились три прибывших из Англии судна с антиголлистами, которые хотели репатриироваться. Желавшие продолжать войну чешские и польские летчики, включая меня, сели на эти суда, которые отправлялись в Гибралтар. Там мы пересели на грузовое судно, а вся дорога в Англию заняла у нас 27 дней.

И после этого вы вступили в *RAF*?

Да, конечно. Я вступил в начале сентября 1940 г. Большинство из нас, чехов, попали в 312-ю Эскадрилью, которая находилась под двойным командованием: чешским и британским. Эскадрилья начала летать на *Харрикейнах (Hurricane)* – это была хорошая машина, но более тяжелая, чем *P-36* и с большей нагрузкой на крыло. Управлять ей было труднее, чем *P-36*.

Принимала ли ваша эскадрилья участие в Битве за Британию?

Да, но удача не очень нам сопутствовала. 312-я Эскадрилья была сформирована в Дахфорде (Duxford) и там же проходила обучение, но ни в одном из вылетов я так и не столкнулся с немцами. В дополнение к этому я перенес приступ аппендицита. 310-я Эскадрилья добился большего успеха, так же, как и канадская 242-я, которой командовал Дуглас Бадер.

Ну а 303-я, польская, в которой летал ведущий ас периода Битвы за Британию Йозеф Франтишек? (*Josef Frantisek – подробнее о судьбе этого летчика можно узнать в статье*

https://warsstories.files.wordpress.com/2015/10/josef_frantisek.pdf)

О, конечно, я знал Франтишека. Он был пилотом самолета-разведчика на том же аэродроме, на котором я служил до войны. Он был настолько недисциплинированным парнем, что его едва не выкинули из чехословацких ВВС. Позднее, по дороге во Францию, он вступил в конфликт с офицером и в результате был оставлен в Польше. Позднее он все-таки оказался во Франции. Я посещал 63-ю Эскадрилью самолетов *Potez*, когда служил во Франции. Франтишек был в ее составе и осуществлял разведывательные полеты. Во время Битвы за Британию он летал на *Харрикейне* в польской 303-й Эскадрилье, но, насколько я знаю, для них он был такой же проблемой, как и для нас. Однако он записал на свой счет 17 сбитых немецких самолетов в сентябре 1940 г. Погиб он в авиакатастрофе 8 октября 1940 г., успев к тому времени приобрести известность как герой типа «одинокий волк», которым он, по-видимому, всегда хотел быть …

И вы продолжили службу в 312-й Эскадрилье?

Да, после того, как я поправился после операции по удалению аппендицита. Эскадрилья перебазировалась с аэродрома на аэродром. Когда мы находились на аэродроме Эр (Ayr) в Шотландии, в 1941-м, наши *Харрикейны* заменили на *Спитфайры* (*Spitfire*). Мы покинули этот аэродром – нас заменила новая французская 345-я Эскадрилья *Berry*. Позднее я узнал, что ее командиром был не кто иной как мой бывший комэск Жан Аккар!

Как это могло произойти? Разве его не убили в июне 1940-го рядом с швейцарской границей?

Каким-то чудом он выжил с пулей между глаз, и доктора не смогли удалить ее, потому что боялись, что он после этого ослепнет. Покинув госпиталь, Аккар помогал людям бежать в Испанию из Франции, затем сам нашел дорогу в Англию. Я до 1978 г. вообще не знал, что он остался жив. Узнал об этом, когда увидел его по телевизору. В то время я жил городке Бербанк (Burbank) в Калифорнии. Я поехал во Францию, чтобы найти его. Он после войны продолжил свою карьеру во

французских ВВС, дослужившись до генерала и уйдя в отставку в 1965-м. Пуля так и оставалась у него в голове до его кончины в 1992 г.

Были ли у вас победы во время службы в *RAF*?

Только во время моего последнего воздушного боя 3 июня 1942 г. Это была большая схватка над Шербуром. Мы сопровождали бомбардировщики, когда нас перехватила группа *Фокке-Вульфов* (*Focke-Wulf - Fw-190*). В том бою мы потеряли многих парней. Я вел бой с четыремя *Fw-190* и сбил два из них. Одна победа была подтверждена и стала моей 12-й по счету. Двое других немцев вышли из боя. После этого боя я был отправлен на стрелковые курсы, чтобы продолжить службу в качестве офицера по стрелковой подготовке нашего сектора обороны (sector gunnery officer) на протяжении одного года. Затем я получил назначение в Центральный Штаб Истребительной Авиации (*Fighter Command*) для прохождения службы в чешском отдела в должности офицера связи. Там я прослужил до конца войны.

Вернулись ли вы домой после войны?

Да, я вернулся в Чехословакию, где продолжил службу в ВВС. Я командовал школой стрелковой подготовки и приобрел известность как исполнитель фигур высшего пилотажа. Я даже получил в подарок от Министерства Авиации самолет *Bücker Bü-131 Jungmeister*.

Спортивный самолет Bücker Bü-131 Jungmeister – чехословацкий вариант Tatra T-131
https://de.wikipedia.org/wiki/B%C3%BCcker_B%C3%BC_131#/media/File:T131.jpg

Но эйфория от освобождения не была долгой …

После прихода коммунистов к власти я как-то крепко поспорил с генералом Бедржихом Рейциным (Bedrich Reicin), главой секретной полиции (*точнее - заместителем министра национальной обороны - ВК*), прямо напротив здания министерства авиации. Через два дня, 19 декабря 1948 г., я получил телеграмму, извещавшую меня о том, что я уволен из ВВС. С горечью и отвращением я понял, что снова хочу покинуть эту страну. Позднее я узнал, что мое решение было

разумным. Генерала Рейцина повесили, как, впрочем, и Владислава Клементиса (*точнее, Vladimir Clementis - ВК*), министра иностранных дел. Коммунисты начали уничтожать друг друга!

Как вам удалось выбраться на этот раз?

12 апреля 1949 г. мне удалось получить в свое распоряжение небольшой спортивный самолет, и я со своей женой и с другом перелетел в Германию. Я приземлился на брюхо где-то в районе Пассау (Passau) всего в 13 км от русской [оккупационной] зоны. Моя жена получила травму и попала в госпиталь в Висбадене (Wiesbaden), но мы все это преодолели.

Что было с вами после этого?

Я снова вступил в *RAF*, на пять лет. Мне уже было больше 36 лет, поэтому я не мог летать в боевых эскадрильях, хотя мне удавалось полетать на небольших самолетах. Я служил в стрелковой команде *RAF* и с ней завоевал множество призов. Эти пять лет были славным временем для меня. *Air Marshal* Артур Теддер (Arthur Tedder - в то время уже находился в звании *Marshal of the Royal Air Force)*, посетивший одно из соревнований по стрельбе, сам подошел ко мне и попытался уговорить меня остаться в *RAF*, но я знал, что не смогу получить звание выше, чем майор (*squadron leader*). Я думал, что для меня будет лучшим вариантом переход к гражданской жизни, поэтому я подал в отставку и эмигрировал в Канаду. Там я был занят в производстве фиберглассовых рыбацких лодок на протяжении 5 лет. В 1953 г. я получил лицензию пилота гражданских авиалиний, но не смог найти себе работу, поскольку мне было уже больше 42-х лет.

Когда вы переехали в Америку?

Моя жена и я обратились с просьбой о выдаче нам американской визы в 1949 г., когда мы еще жили в Лондоне, но тогда была квота на выдачу виз чехам, поэтому нам пришлось ждать 10 лет. В итоге, мы получили свои визы перед Рождеством, в 1959-м. Мы отправились в США, где я получил работу в компании *Webber Aircraft Corporation* в городе Бербэнк. Моя фирма производила туалеты и кухни для авиалайнеров *Boeing 747*. Я ушел на пенсию 15 марта 1979 г.

Теперь вы планируете вернуться в Чехию?

Да. Коммунистов больше нет. К сожалению, Словакия откололась, чтобы пойти своим дурацким собственным путем. Чехия уже больше не та страна, за которую я сражался, но я все равно хочу вернуться. Там я что-то из себя представляю, здесь я ничто. У меня там много боевых товарищей. Ну и моя жена предпочитает оперу и театры в Праге тем развлечениям, которые доступны здесь. Но главная причина заключается в том, что я просто глупый патриот. За ту землю я сражался. После смерти я хочу лежать в ней рядом с моими родственниками, зная, что о моей могиле позаботится моя племянница.

В 1993 г. Пержина вернулся в Чехию, где соотечественники устроили герою ВМВ восторженный прием. На родине ему присвоили звание генерала ВВС Чешской Республики. Он умер 6 мая 2006 г. в Праге в возрасте 95 лет. Его имя получила одна из пражских школ. В 2011 г. в Новой Зеландии была выпущена

золотая монета достоинством в 100 новозеландских долларов с барельефом героя.

**В оригинальном интервью упоминается следующее произношение фамилии летчика: П-е-а-р-ж-и-на*

Интервью - Jon Guttman, первая публикация – октябрь 1995 г., журнал Military History.

http://www.historynet.com/world-war-ii-interview-with-czech-ace-frantisek-perina.htm

Перевод и обработка – Владимир Крупник

Благодарность А.В. Исаеву за редакцию статьи

Возврат на главную страницу www.warsstory.org