

души, а 22 са ранени. Разрушени са 85 постройки.

Разрушенията от бомбардировките създават жилищна криза в София. За нейното преодоляване, а и в духа на политиката, провеждана по силата на Закона за защита на нацията, наредено е до 30 декември 1943 г. „лицата от еврейски произход да напуснат столицата”.¹¹⁹ Към края на годината се вземат позакъснели мерки за разсредоточаване на индустрията и транспорта.¹²⁰

Междувременно във ВВС вземат мерки за повишаване на ефикасността на бойните полета. Летателните полоси на българските военни летища първоначално се строят с дължина 1200 м и нямат изкуствено покритие. До края на същата година има стремеж да се завърши изкуственото покритие на едно „бетонно летище”.¹²¹ Това съвсем не е маловажно, като се има предвид, че липсата на изкуствено покритие прави излитанията при продължителни дъждове и зимно време рисковани, а понякога и невъзможни.

През есента на 1943 г. към всички други главоболия на българските летци се струпува и миша напаст. Хиляди полски мишки „атакуват „едно бойно летище, прегризват кабели, парашути, бонета, ръкавици. Свиват гнезда в самолетите. Нощем лаят по спящите летци. Застрашена е сигурността на полетите. Поради недоспиване пилотите са изнервени до крайност. Пробват се много начини да не се допусне мишки да се вмъкват в самолетите. Колелата се ограждат със специални паравани. Само неочакваното изчезване на мишите пълчища „спасява положението”.¹²²

20 декември 1943 г., 11,14 ч. По посока на Шкодра са засечени в полет 60-70 „летящи крепости” „Либърейгър” и 50-60 изстребителя „Лайтинг”. Самолетите държат курс към София в три главни групи, летящи както обикновено в клиновиден строй на височина около 7 хил. м със скорост около 320 км/ч.¹²³ Двете северни групи от около 40 самолета достигат столицата, а южната група, която лети по посока Кратово – Кюстендил – Дупница – Самоков – Ихтиман, с пресрещната преди София от български

изтребители и се връща обратно. Във въздуха са Me-109 от 3/6 изтребителен орляк от летище Божурище и „Девоатин“, излетели от Враждебна. Въздушният бой се води над района Земен – Босилеград. Първият свален противников самолет е „жертва“ на подпоручик Никола Начев, който пилотира „Девоатин“.¹²⁴ Самолетът на Михаил Банов е засегнат в мотора и каца принудително край с. Поповяне, Самоковско. Особено ожесточен е боят над Панчарево. Тук капитан Димитър Списаревски сваля една „летяща крепост“, а след това атакува друга. Атаката му е наблюдавана от непосредствена близост от поручик Джон Макландън от щата Джорджия. Той е свален и пленен минути след атаката на Списаревски. По думите на Макландън Списаревски атакува една от „крепостите“ отдолу и без да прекъсва стрелбата на бордовите оръжия се връзва вертикално в корема ѝ.¹²⁵ Това е първият въздушен таран в историята на българската военна авиация, а Списаревски – първият български летец „жива торпила“ („камикадзе“). В Япония - родината на първите „Живи торпили“, горещо акламират подвига на капитан Списаревски като израз на високия боен дух на българските въздушни войски. От Токио телеграфически се искат подробности от биографията на Списаревски и описание на неговия „таран“.¹²⁶ Сбъдват се думите на Списаревски, изречени малко преди последното му излитане: „Когато ще мря, бих искал да загина с машината си, но преди това поне един да сваля.“¹²⁷ Може само да се съжالياва, че подвигът на Списаревски за дълго потъна в забвение и само един скромнен надгробен паметник в Софийското централно гробище пазеше спомена за героя. Едва със заповед на министъра на отбраната № 11 от 15.01.1992 г. Списаревски заслужено бе произведен посмъртно в чин полковник.

Във въздушния бой са свалени общо 2 бомбардировача и 3 изтребителя на противника. От българските летци освен Банов принудително кацат Демирев и Краличев. Освен Списаревски загива и подпоручик Георги Райчев Кюмюрджиев, чийто самолет се разбива до с. Калища, Радомирско. ПВО изстрелва 805 снаряда. Въпреки героизма, проявен от българските пилоти, американските бомбардировачи успяват да бомбардират на две вълни кв.

„Иван Вазов”, „Лозенец”, „Циганската махала”, „Ючбунар”, „Безжичен телеграф” и Централния затвор. Пуснати са 270 бомби по 250 кг. От тях не експлодират 20. убити са 66 граждани, 3 войници, 1 подофицер и 1 затворник. Тежко ранени са 42 граждани и 4 войници, а леко ранени – 43 граждани, 15 войници и 4 затворници. Разрушени са 98 сгради, полуразрушени – 47, повредени – 336.¹²⁸ Околовръстната жп линия е прекъсната на протежение от 500 м. По време на бомбардировката една бомба пада върху къщата на ул „Аспарух” № 2, пробива 3 бетонни плочи и избухва при удара в четвъртата. Загиват 7 души, които не са слезли в мазето. Укрилите се в него остават живи.¹²⁹ При пряко попадение върху скривалище на ул. „Врана” бомбата пробива 40 см бетонна плоча и убива 22 души.¹³⁰ След бомбардировката сред развалините на една къща е открит оцелял лежачо болен, който дълго остава без помощ поради лошата организация на спасителните работи.

20 декември 1943 г. – един от най-тежките летателни дни за българските пилоти-изстребител е описан подробно в спомените на поручик Стоян Стоянов: „На 10 декември осъмнахме при разкъсана облачност над цяла Югозападна България, а към 10 ч облачността съвсем намала – над по-голямата част на района грееше зимно слънце. Метеорологичната обстановка бе подходяща за нападение и противникът не закъсня да се яви. Около 60 бомбардировача и почти толкова изстребителя навлязоха над Балканския полуостров в 11 ч и 14 мин пак през областта на град Влона и се отправиха към Шкодра, където се разделиха на две групи, които продължиха поотделно към София и се събраха отново едва в района Дупница – Самоков.

По всичко личеше, че и този ден няма да обядваме, както много пъти досега при излитане по тревога. Всъщност при обявена тревога и при очакване на излитане няма желание за ядене, а само дъвчехме храната и с мъка я поглъщахме. Но с празен стомах не е добре да се лети, а още повече да се води бой, и то на големи височини.

На ескадрилите, които бяха разположени далеч от кухнята и столовата (като моята), изобщо не бе направен опит да се