



Я СБИЛ ЦЕЛЫЙ АВИАПОЛК

ЭЙНО ЛУУККАНЕН



Мемуары финского аса

Врага надо знать! Немецкие мемуары Второй Мировой

Эйно Луукканен

**Я сбил целый авиаполк.
Мемуары финского аса**

«Яуза»

Луукканен Э.

Я сбил целый авиаполк. Мемуары финского аса / Э. Луукканен — «Яуза», — (Врага надо знать! Немецкие мемуары Второй Мировой)

На официальном боевом счету автора этих мемуаров 56 сбитых советских самолетов – целый авиаполк! Эйно Антеро Луукканен стал третьим по результативности летчиком-истребителем и самым молодым командиром эскадрильи в финских ВВС, был награжден высшими орденами – Крестом Маннергейма и Железным Крестом, – но в 1953 году «национального героя Суоми» арестовали и осудили как советского шпиона! Именно в тюрьме и была написана эта сенсационная книга. Это – «фронтовая правда» одного из лучших финских асов, отличившегося и в Зимней войне 1939-1940 гг., и в «Войне-Продолжении», когда Финляндия в союзе с Гитлером напала на СССР. Это – взгляд на воздушные сражения Второй Мировой из кабины разношерстных истребителей, на которых довелось воевать финским летчикам, – голландских «Фоккеров», американских «Брюстеров», немецких «Мессершмиттов» Вf.109 (финны ласково прозвали их «Мерсу») и даже трофейных советских «Чаяк».

© Луукканен Э.

© Яуза

Содержание

Предисловие переводчика	6
Предисловие автора	11
Рождение истребителя	12
Шторм начинается	15
Конец ознакомительного фрагмента.	17

Эйно Луукканен
Я сбил целый авиаполк.
Мемуары финского аса

© Больных А., перевод, предисловие, 2015

© ООО «Яуза-пресс», 2015

* * *

Предисловие переводчика

Крест Маннергейма советскому шпиону

Эйно Антеро Луукканен родился 4 июня 1909 года. Учиться наш герой не любил и в школе обошелся тем минимумом, который позволил ему поступить в военное училище. В 1933 году он выходит оттуда в звании фенриха ВВС и начинает службу, которой предстоит оборваться весьма внезапно при довольно загадочных обстоятельствах. Казалось бы, карьера Луукканена идет, как по рельсам. Он становится одним из самых известных финских асов, имеет на своем счету 56 сбитых самолетов – целый советский авиаполк! Это третий результат среди финских асов после Илмари Ютилайна и Ханса Винда. 29 марта 1943 года он становится командиром 34-й истребительной эскадрильи HLeLv 34 – самым молодым командиром эскадрильи в финских ВВС! Луукканен награжден Крестом Маннергейма и Железным Крестом. В звании подполковника он в 1948 году принимает командование 2-м авиаполком LeR 2. 26 января 1951 года он участвует в похоронах маршала Маннергейма – тоже высокая честь.

Но все рушится в октябре 1953 года. Детали этого дела, по-видимому, не будут раскрыты еще очень долго, финнам не захочется марать имя одного из национальных героев. В октябре 1953 года финская контрразведка Suojelupoliisi раскрывает шпионскую сеть, во главе которой стоит портной Рейно Армас Кеттунен. В июне 1944 года он намеренно сдался в плен советским войскам и был завербован. После войны Кеттунен приступает к своей деятельности. Сначала он добывает информацию от работников военных заводов, но потом его советские хозяева приказывают заняться вербовкой офицеров.

Кеттунену везет, весной 1947 года ему удается подкупить начальника службы фоторазведки финских ВВС капитана Мартти Сало. Уже сам Сало вербует двух других офицеров – подполковника Луукканена и лейтенанта Кохонена. И вот здесь начинаются странности. Якобы эта нечистая троица передавала секретные данные шведской разведке, потому что они были обеспокоены тяжелой судьбой униженной родины. Вы верите в то, что советский шпион будет работать на Швецию? Допустить можно, но с формулировкой «еще и на Швецию».

Но в октябре 1953 года все они арестованы. В ходе следствия выяснилось, что Луукканен покрывал действия своего подчиненного лейтенанта Кохонена. Когда один бдительный фельдфебель донес командиру о странных действиях лейтенанта, Луукканен разорвал поданный рапорт и вынудил фельдфебеля уволиться из армии! В 1954 году шпионы получили по заслугам: капитан Сало – 8 лет тюрьмы строгого режима, Луукканен – 2 года тюрьмы, Кохонен – 10 месяцев тюрьмы. Интересно, что и Кеттунен получил те же самые 8 лет тюрьмы. Судя по всему, Луукканен времени в тюрьме зря не терял, потому что первое издание данных мемуаров выходит как раз в 1956 году.

Почему все произошло именно так? Советская разведка явно не была заинтересована светиться лишней раз, да и финнам это было не с руки. К тому же в начале 1950-х годов советское руководство еще не окончательно отказалось от мечты советизировать Финляндию, поэтому дело замяли к обоюдному удовлетворению, выставив крайними шведов.

Скончался Луукканен 10 апреля 1961 года в относительно молодом возрасте, видимо, все эти испытания не прошли для него даром.

«Если припрет – еще не на таком полетишь»

Когда я переводил воспоминания Илмари Ютилайна, то уже указал, что при чтении мемуаров финских летчиков возникает стойкое ощущение нищеты маленькой, но гордой Суоми. Но Ютилайна, в конце концов, был всего лишь рядовым летчиком, может, он неправильно все себе представлял? И вот перед вами мемуары самого молодого командира эскадрильи финских ВВС. Прочитав их, убеждаешься, да, Ютилайна действительно неправильно представлял ситуацию, на самом деле она была гораздо хуже. Когда читаешь фразу «Мое звено получило приказ прикрывать наступление 4-й армии», невольно вздрагиваешь. Майор Луукканен видел гораздо более мрачную картину, чем мастер-летчик Ютилайна.

И на чем же летали бедные финны? Вы будете смеяться, но во время Зимней войны, начавшейся в 1939 году, основным истребителем финских ВВС был голландский «Фоккер D. XXI» с неубирающимся шасси. Его максимальная скорость не превышала 435 км/ч, и он был вооружен 4 пулеметами винтовочного калибра. В качестве бомбардировщика использовался биплан «Фоккер С.Х» с максимальной скоростью 340 км/ч. Нет, конечно, имелась еще горстка «Бленхеймов», но именно горстка. Так что совершенно прав был автор этой книги, заявивший: «Если припрет – еще и не на таком полетишь».

Из той же оперы «Проклятая нищета» приходят метания несчастной Истребительной группы L, которой командование пыталось заткнуть все дыры на фронте. Особенно, если учесть, что эта «группа» на самом деле была всего лишь звеном, даже не эскадрилей.

Есть еще один нюанс, на который рядовой летчик мог не обратить внимания, но который был постоянной головной болью комэска. Это условия базирования. Они были настолько чудовищными, что можно лишь изумляться, как финны вообще летали. Нехватка оборудования и аэродромной техники была просто чудовищной. Совершенно невероятная картина: штабной автобус с прикрепленным бульдозерным ножом чистит аэродром. И все потому, что никаких тракторов командование найти не могло.

Да и жили финские летчики тоже как бомжи. Стали обязательным канонем постоянные жалобы российских историков на страдания советских солдат, замерзавших в снегах Финляндии во время неслыханно жестокой зимы. Да, зима выдалась действительно суровая, и Луукканен это подтверждает. Но дело в том, что его собственная эскадрилья провела эту зиму в палатках! То есть финнам приходилось ничуть не легче. Эта ситуация ничуть не изменяется и во время Войны-Продолжения. Опять те же самые палатки на снегу и лязгающие зубами летчики, которым приходится приплясывать рядом со своими самолетами на аэродроме, потому что там нет никаких построек вообще. Как великое счастье восприняли гордые финские соколы появление в 1942 году сборных фанерных домиков. Честное слово, просто непонятно, как финны в таких условиях ухитрялись сражаться и даже добивались определенных успехов.

Лучшим истребителем Войны-Продолжения в финских ВВС был «Брюстер В-239» – экспортный вариант авианосного истребителя F2A «Буффало», беспощадно битого японцами на Тихом океане. Но финнам этот самолет казался просто чудом, потому что все остальные самолеты были еще хуже. Но даже этот лучший безусловно уступал советским самолетам, что признает и автор книги.

Все та же самая нищета вынуждала финнов летать на трофейных советских самолетах, Луукканен весьма интересно рассказывает, как летал на разведчике И-153. Так, замечание мимоходом: основным прибором финского самолета-разведчика была камера марки «зоркий финский глаз». Фотоаппараты в финских ВВС отсутствовали как явление природы. Полученные весной 1944 года несколько «мессершмиттов» казались им вообще даром богов. Кстати, и эти «мерсу», как их называли финны, были не самыми новыми моделями. Ну и законченным

анекдотом выглядит рассказ о том, как сам маршал Маннергейм летал на «Дугласе», подаренном шведским графом и переделанном в бомбардировщик.

Эскадрилья асов или эскадрилья Мюнхгаузенов?

Но все недостатки не мешали финским летчикам одерживать грандиозные победы. Во всяком случае финские историки недрогнувшей рукой пишут, что во время Зимней войны их летчики сбили 218 советских самолетов, потеряв всего 47 своих. Еще 314 советских самолетов были сбиты зенитками, а 30 штук так и вообще были захвачены. Во время Войны-Продолжения, как верят финны, их летчики сбили 1621 советский самолет, потеряв всего 210 своих. Такая вот интересная арифметика по-фински.

Собственно, желание верить финнам пропадает, как только начинаешь читать описание их подвигов. Первый финский ас лейтенант Йорма Сарванто 6 января 1940 года на своем «Фоккере D. XXI» за 4 минуты сбил возле Утти 6 бомбардировщиков «ДБ-3 Ф». Действительно, знаменитый немецкий барон как-то одним выстрелом нанизал на шомпол семь уток, которые, вдобавок, еще и поджариться успели, а чем финский ас хуже?! Знаете, эти бредни даже всерьез анализировать не хочется. Вероятно, в результате непрерывных грандиозных побед командир 2-го авиаполка LeR 2 подполковник Лоренц в январе 1940 года запретил своим пилотам вступать в бой с советскими истребителями и сосредоточиться на охоте за бомбардировщиками.

Точно такие же сомнения рождает и список побед финнов над самолетами, которых в ВВС РККА просто не было в природе. Например, Луукканен утверждает, что 30 октября 1942 года сбил в районе Harjavallanjärvi истребитель «Спитфайр». Небольшое географическое исследование позволяет нам выяснить, что речь идет о Горовалдайском озере на южном берегу Финского залива, то есть районе Ораниенбаумского плацдарма. Но откуда там мог взяться «Спитфайр»? Да, в Красной армии имелись «Спитфайры», но появились они лишь в 1943 году на юге во время боев на Кубани. И уж точно, никаких «Спитфайров» в ВВС КБФ не числилось. Но если предположить, что какой-то самолет все-таки был сбит, можно попытаться разобраться, что же там случилось.

Кандидатов в жертвы ровно трое: «МиГ-3», «ЛаГГ-3» и какой-нибудь «Як». «И-16» мы отвергаем сразу. Да, все эти истребители отличались от «Спитфайра» более или менее серьезно, особенно снизу, расположением и формой водяных радиаторов. Но при атаке с верхней полусферы эти различия не столь существенны. И все-таки, «МиГ», наверное, можно исключить за счет характерного очень длинного капота. Более или менее заметное отличие имеют и истребители Яковлева – очень характерная форма киля с почти вертикальной передней кромкой. А вот «ЛаГГ» под некоторыми ракурсами мог сойти за «Спитфайр». Но все это лишь логическая конструкция, которую можно подтвердить или опровергнуть, лишь найдя обломки самолета.

Точно такими же фантазиями являются рассказы о сбитом Ютилайненом «Лайтнинге» или о «Як-4», сбитом Луукканеном. К 1944 году легкий бомбардировщик «Як-4» полностью сошел со сцены, если где и сохранилась парочка этих самолетов, то вряд ли финны их могли встретить. А уж утверждение о стаях «Як-4» и вообще смахивает на тифозный бред. Практически нет сомнений, что эту роль пришлось сыграть «Пе-2». Гораздо интереснее здесь другое: откуда Луукканен вообще узнал о существовании этого более чем редкого самолета?! Особенно с учетом того, что в Карелии «Як-4» вообще не появлялся. С другой стороны, в результате уточнений в списке побед появляется бомбардировщик «Ар-2», причем даже с фамилиями членов экипажа.

После этого верить или не верить утверждениям о том, что HLeLv 34 под командованием Луукканена сбита с 29 марта 1943 года по 4 сентября 1944 года 345 самолетов, потеряв за это

время 30 «мессершмиттов», причем только 18 из них в бою, – личное дело каждого. Кстати, в боях против немцев в 1944 году 34-я эскадрилья не участвовала.

И все-таки приведем официальную статистику аса: 441 вылет, 102 воздушных боя, 35 штурмовок, 98 вылетов на сопровождение, 66 вылетов на разведку, 140 вылетов на перехват. Количество сбитых самолетов по финским данным:

СБ-2	3	И-16	4
Р-5	1	«Спитфайр»	1
И-153	5	Ла-5	7
МиГ-3	1	Ил-2	7
И-15	1	«Эйркобра»	3
ДБ-3	1	Як-4	1
ЛаГГ-3	7	По-2	1
Пе-2	7	Як-9	3

История с географией

Ну а в заключение хочется пожаловаться на муки переводчика, работавшего с этой книгой, хотя не менее тяжелые испытания ожидают любого историка, который вздумает описать события 1939-1944 годов. Это к вопросу о Harjavallanjärvi.

Дело в том, что очень легко запутаться в названиях городов и деревень, которые часто можно найти только на самых подробных картах. Например, Луукканен упоминает маленький городок Гошкила в устье реки Олонки. Но небольшой поиск в Интернете дает ошеломляющий результат: сегодня в этом городке живут ровно 8 (прописью – восемь) человек. На каких картах его прикажете искать?

Да и с более крупными населенными пунктами не все так просто. Ладно, еще сразу видно, что Виипури – это Выборг, а Петроской – Петрозаводск. Но вот угадать за Кархумяки Медвежьегорск уже гораздо труднее. А что, если населенный пункт переименовывался не один, а несколько раз? Скажем, неоднократно упомянутый в книге городок Рёмпётти. Вот маленькая справка:

«Административно Рёмпётти стал относиться к Роккольскому сельсовету Выборгского района Карело-Финской ССР, но после второй войны в ноябре 1944 года Выборгский район включили в состав Ленинградской области. В начале 1948 года поселку придумали новое имя – «Лесная Дача». В том же году название еще раз изменили и селение стало называться «дер. Ключевая». Полустанок Рёмпётти сперва также получил название «Лесная Дача», но вскоре был переименован в Тихоново: «В память полкового комиссара Тихонова, погибшего в рядах народного ополчения в боях за Ленинград». Позднее он еще раз сменил свое название на «Прибылово». Вероятно, это было сделано в связи с упразднением Виллальского сельсовета, дважды переименованного колхозниками колхоза «Победитель» сначала в Прибойский, потом в Прибыловский сельсовет. Обоснование являлось традиционным: «В память лейтенанта Прибылова А. А., погибшего на территории Виллальского сельсовета».

Как говорится, разбирайся, кому не лень.

Звания в финских ВВС

Небольшое, но, полагаю, полезное справочное дополнение.

Sotamies	Рядовой
Korporaali	Капрал
Alikersantti	Младший сержант
Kersantti	Сержант
Ylikersantti	Старший сержант
Vääppeli	Фельдфебель
Lentomestari	Мастер-летчик
Vänrikki	Фенрих
Aliluutnantti	Младший лейтенант
Luutnantti	Лейтенант
Kapteeni	Капитан
Majuri	Майор
Everstiluutnantti	Подполковник
Eversti	Полковник

Предисловие автора

Один финский писатель сравнил человеческие дела с камнями, бросаемыми в воду. Взлетает масса брызг, в стороны расходятся волны, но как только камень скроется под водой, ее поверхность тут же успокаивается. Время подобно воде. Дела человеческие поднимают брызги и волны, но в конце концов и человек, и его дела забываются.

23 долгих года прошли с роковой даты 13 марта 1940 года, когда завершилась так называемая Зимняя война. Это были тяжелые дни, когда мы, летчики-истребители, сражались против многократно превосходящего нас противника. Однако прошла четверть века, и события тех дней потускнели в памяти участников, которым повезло остаться в живых. Чтобы сохранить часть воспоминаний, прежде чем они окончательно канут в Лету, я написал о войне одного человека, моей личной войне! Это отчет о действиях истребительных подразделений, в которых я служил, но я уверен, что мой опыт был совершенно типичным для многих финских летчиков, которые сражались с Советским Союзом на протяжении двух войн. И я предлагаю этот отчет как дань памяти всем тем, кто сражался за свое отечество, а не только летчикам-истребителям. Мы должны помнить экипажи бомбардировщиков и разведчиков, транспортных машин, но особенно – механиков, оружейников и техников, которых хвалят очень редко. А ведь без их усилий ни один из нас просто не поднялся бы в воздух.

Имена и даты, приведенные в этой книге, совершенно точны. В большинстве случаев я использовал прозвища и позывные пилотов, а не их имена, которые мы вспоминали крайне редко.

Когда я писал книгу о двух войнах Финляндии, я предполагал описать жестокие воздушные бои лета 1944 года. Я собирался сделать их кульминационным пунктом всей книги, но когда я добрался до этой части, то, к своему изумлению, обнаружил, что они производят на меня гораздо меньшее впечатление, чем первые бои Зимней войны, в которой наш крошечный народ сражался в одиночку. Памятное лето было не более чем завершением жестокой борьбы, мы сражались за выживание. Никто не просил пощады и не давал ее. Каждый новый бой был всего лишь еще одним боем. Он не вызывал таких глубоких эмоций, которые мы испытывали во время войны 1939-1940 годов.

Пережив обе войны, я слишком хорошо знаю о тех колоссальных жертвах, которые принесли солдаты, охотно отдавшие жизни, чтобы защитить свою страну. Может, эта книга поможет оживить их в нашей памяти.

Рождение истребителя

Стоял август 1932 года, прекрасная солнечная пора, долгие безоблачные дни, идеально подходящие для полетов. Однако он сменился сентябрем, и мы почувствовали первое дыхание осени. Именно тогда я на подгибающихся ногах забрался в кабину Кодрона С-60, биплана первичной подготовки пилотов. Как и все остальные, я с нетерпением ждал и в то же самое время побаивался великого события в жизни каждого летчика – первого самостоятельного полета. Я ощупал привязные ремни сиденья, машинально пробежался по многочисленным тумблерам, проверил и перепроверил все органы управления и приборы. Древний ротативный двигатель «Клерже 9 В» зачихал, и весь самолет затрясся, словно миксер для коктейля. Механики отпрянули прочь, унеся колодки из-под колес, я осторожно добавил газ, и самолет медленно покати по бетонной площадке к краю летного поля. Развернувшись против ветра, я еще раз осмотрелся, чтобы убедиться, что все в порядке, и с сердцем, стучащим громче мотора, дал полный газ. Раскачиваясь и подпрыгивая, самолет покати по неровно подстриженной траве. Забор на границе аэродрома помчался навстречу мне, и руки сами потянули ручку управления на себя. Затем – чудо из чудес! – тряска исчезла, и я оказался в воздухе. Один!

Я медленно поднялся на высоту около 300 метров, и напряжение постепенно ослабло, ко мне вернулась уверенность, и я смог оторвать глаза от приборов. Я действительно был совершенно один в бескрайнем голубом небе, ревущий мотор и мерцающий пропеллер уносили меня вверх, к растрепанным белым облакам, похожим на клочки ваты. Я наслаждался этими новыми и восхитительными ощущениями. Дома, озера, редкие ветряные мельницы и железнодорожная станция плыли внизу, похожие на игрушки и совершенно нереальные. Я полностью оторвался от земли, освободился от прошлого и будущего. Вчерашний день был забыт, а о завтрашнем я даже не думал. Мой восторг был просто неопишем. Я стал частью этой хрупкой, вибрирующей машины.

Воздушная струя от винта трепала длинный вымпел, привязанный к рулю. Этот вымпел предупреждал остальных, что я не более чем зеленый птенец, нечто вроде предупредительного знака на дороге. С новоприобретенной уверенностью я сделал то, что в тот день счел просто идеальным заходом и посадкой. Я стал летчиком! На моей гимнастерке еще не красовались крылышки, но, тем не менее, я стал пилотом! Я быстро взлетел снова, чтобы сделать второй круг над аэродромом, на этот раз гораздо более самоуверенно. Пять раз я взлетал, делал круг и садился. После этого я зарулил на своем «кодроне» на площадку перед ангаром и выключил мотор. Я просто не мог скрыть свой восторг.

Трудно поверить, но прошли всего несколько недель с тех пор, как кадеты покинули военную школу в Мунккиниemi возле Хельсинки и после недолгого отдыха прибыли в лагерь возле известной бухты Пяяскулахти и Главную летную школу Каухава. Там я попал в руки опытного инструктора майора Ниило Юсу. Но теперь, как это уже стало традицией у кадетов, я отпраздновал первый одиночный полет в комнате отдыха. Моей обязанностью было подать всем огромное количество горячего кофе и, что гораздо важнее, бутылку виски.

Пролетели шесть месяцев, шесть месяцев, до предела заполненных непрерывными занятиями в классах и мастерских, занятиями по метеорологии, аэродинамике, конструкции самолета, моторов, вооружения, уроки тактики и радиосвязи и многое другое. И ведь каждый из преподавателей старался найти свободный уголок в наших головах! У нас также были 60 часов полетов в строю, учения по штурманскому делу, высший пилотаж, стрельба и учебные бои. В основном мы летали на самолетах Летов «Смолик», хотя 11 часов пришлось провести в воздухе на совершенно ископаемом истребителе Мартинсайд F.4 «Буззард». Оснащенный 300-сильным мотором «Испано-Сюиза», этот самолет был реликтом прошедшей мировой войны.

Несколько самолетов этого типа были куплены финским правительством в 1923-1924 годах у компании по утилизации самолетов.

Наконец весной 1933 года наши тренировки были завершены, и в начале мая мы вернулись в Мунккинеми, чтобы проверить подготовку. После этого оставалось лишь с тревогой ожидать выпускного парада. Это событие состоялось 16 мая ровно в полдень. Наша безукоризненно чистая и отглаженная парадная форма сияла на солнце, когда мы гордо маршировали к президентскому дворцу в Хельсинки, чтобы получить крылышки пилотов, погоны и приказ о назначении.

Вместе с несколькими другими свежее испеченными фенрихами (Vänrikki) я был направлен в 1-ю отдельную морскую эскадрилью в Виипури, главный город на Карельском перешейке. После двух недель отдыха, которые я провел в основном на берегу Ладожского озера, я прибыл в свою часть. Летом я прошел курс подготовки к полетам на гидросамолетах на острове Туркинсаари, в 30 минутах на катере от Виипури. Но мне тихоходные и неуклюжие гидросамолеты Ганза-Бранденбург А.22 совершенно не понравились. Я уже привык к мгновенному отклику одноместного истребителя на малейшее движение ручки. 11 часов полетов на «Бузарде» только разожгли мои аппетиты. Поэтому полеты на гидросамолетах волновали меня ничуть не больше, чем поездка на автомобиле. Тем не менее, нравилось мне это или нет, но прошли целых 2 года, прежде чем я снова оказался в кабине истребителя, два года постоянных тренировок в воздухе и на земле. Физическая готовность считалась ничуть не менее важной, чем отвага в воздухе, и мне пришлось пройти два довольно жестких курса физподготовки. Я даже принял участие в лыжных гонках на первенство армии в Салпауселка, Валкъярви, Каяани и Хямеенлинна.

Я уже почти отчаялся стать летчиком-истребителем, о чем всегда мечтал, как в 1935 году Верховное командование осенили новые мысли, и оно принялось реформировать ВВС. Одним из самых важных шагов стало создание HLeLv 26, или 26-й истребительной эскадрильи (Hävittäjälentolaivue) в Суур-Мерийоки недалеко от Виипури. Это подразделение вместе с наземными структурами составляло Lentoasema 5, или 5-ю авиабазу. К счастью, я сумел добиться того, что меня направили на курсы подготовки летчиков-истребителей, которые я успешно закончил, после чего 21 марта меня произвели в лейтенанты, и я был направлен в HLeLv 26. Эскадрилья только что получила новейшие самолеты Бристоль «Бульдог IVA» – цельнометаллический истребитель-биплан. В мае 1934 года 17 таких самолетов были заказаны в Англии, причем это были последние самолеты данного типа, построенные этой фирмой. Мне пришлось летать на этих прекрасных машинах день и ночь, зимой и летом, в хорошую погоду и в туман, почти 4 года.

Мы постоянно учились до тех пор, пока не узнали все мельчайшие детали поведения и капризы нашего крошечного Бристоль «Бульдога», чье имя отражало его восхитительно упрямый нрав. Мирные годы текли спокойно, не омрачаемые зловещими тенями будущих событий. Большое авиационное шоу, которое мы устроили в Суур-Мерийоки, запомнилось надолго. Самой большой трагедией стало столкновение 2 Юнкерсов W.34, которые погибли вместе с экипажами, но это событие, казавшееся тогда просто ужасным, вскоре забылось как совершенно незначительное. Наша эскадрилья участвовала в зимних маневрах 1937 года в Сортавала. Они проходили в ужасные морозы и больше всего запомнились благодаря приятным вечерам, проведенным в офицерском клубе, устроенном в очаровательном каменном замке, построенном для русского царя. Летом наша эскадрилья действовала с аэродрома Кякисалми рядом с Ладожским озером.

Летом 1938 года Lentoasema 5 (аэропорт) был переименован в Lentorykmentti 1 (авиационный полк), к нему перешли аэродромы Сортавала и Туркинсаари. Растущая напряженность в Европе настоятельно требовала модернизации наших ВВС, заказы на новые самолеты были размещены в Англии и Голландии. Хотя в правительственных кругах уже возникли опасения,

что Финляндия будет вовлечена в военный конфликт, нашу жизнь такие соображения не омрачали. В течение года я служил адъютантом у властного и требовательного, но очень умелого полкового командира полковника Юрьо Оппаса. Несмотря на многочисленные сложные обязанности, которые мне приходилось исполнять в полковом штабе, я находил время для полетов в составе HLeLv 26 и даже сумел поучаствовать в очень любопытных дальних перелетах.

Так начался роковой 1939 год, первые 6 месяцев которого я провел в военном училище в Хельсинки, обучаясь на офицера. Весной эскадрилья HLeLv 24, базировавшаяся в Утти, получила новую технику, а именно одноместный истребитель Фоккер D. XXI, оснащенный мотором воздушного охлаждения Бристоль «Меркюри VIII» мощностью 830 л. с. D. XXI сохранил традиционную для «фоккера» смешанную конструкцию с обтянутым полотном фюзеляжем, и он не имел убирающихся шасси, как «Спитфайр», «Харрикейн» и Me-109. Это был совершенно старомодный прочный моноплан довольно простой конструкции, который вполне отвечал нашим потребностям, но при этом был все-таки шагом вперед по сравнению с устаревшим бипланом Бристоль «Бульдог».

После завершения курса я обратился с рапортом, и его удовлетворили, направив меня в HLeLv 24 командиром звена. Я немедленно подключился к увлекательному процессу оценки и приемки нового истребителя, так как нужно было уточнить его характеристики и оценить боевые качества. Большинство учебных и испытательных полетов на D. XXI проводились на полигоне Кякисалми, и мы скоро обнаружили, что маленький голландский истребитель является отличным самолетом. В общем, он в воздухе вел себя прилично, хотя иногда взбрыкивал, демонстрируя темперамент. Он мог на большой скорости совершенно неожиданно сорваться в штопор, который мог стать крайне опасным. Однако самым опасным моментом была посадка, так как D. XXI требовал большого угла атаки, в результате чего хвостовое оперение оказывалось в аэродинамической тени, и управление становилось затрудненным. Если при посадке слишком падала скорость, D. XXI не прощал этого, и пилоту оставалось надеяться только на свою удачу. Во время учебы мы потеряли несколько «фоккеров», но постепенно научились справляться с его недостатками, и он превратился в достаточно приятный самолет. Зато, как мы вскоре убедились, он имел несомненное преимущество – мог выдержать большое число попаданий.

В августе в Карелии были проведены крупные маневры, и мы получили возможность проверить, как будет действовать D. XXI в условиях, максимально приближенных к боевым. Мы действовали с аэродрома Перкъярви и находились в воздухе почти круглосуточно, так как в середине лета в Финляндии даже ночью полностью не темнеет. Каждый день разыгрывались учебные воздушные бои, результат фиксировался фотопулеметами, и «фоккер» победоносно прошел через все испытания. Учения закончились грандиозным воздушным парадом, самым большим за все время существования Финляндии. В нем участвовали буквально все самолеты, которые имели наши ВВС.

Отношения между Финляндией и Россией быстро ухудшались, Советский Союз даже не пытался скрыть свои территориальные претензии, что очень нас беспокоило. Но в кабине своего Фоккера D. XXI я чувствовал себя как дома и был уверен, что мы сделаем все возможное в любых обстоятельствах. Вот так, с легким сердцем, хотя в Европе уже бушевала война, я ушел в летний отпуск и снова отправился на берега Ладожского озера.

Шторм начинается

Едва прошла неделя после начала моего отпуска, как 6 октября 1939 года прилетела телеграмма: «Все отпуска отменяются. Немедленно прибыть в свою часть!» Я быстро собрался и уже через час сидел в поезде, направляющемся в Утти, где находилась моя эскадрилья. Всю дорогу я гадал, что же случилось. Рано утром на следующий день я прибыл на базу, и тогда выяснилось, что в результате постоянных претензий Советского Союза на финскую территорию, имевшую стратегическую важность, и требований разместить на нашей земле военные базы мы начали мобилизацию. Наша эскадрилья получила приказ немедленно перебазироваться на базу в Иммола, которая находилась рядом с важнейшей электростанцией Иматра, и быть в полной боевой готовности.

Следующие несколько дней пролетели как один миг, хотя мы постоянно дежурили с рассвета и чуть ли не до полуночи. Моторы «Меркюри» наших «фоккеров» были опробованы и отрегулированы до полной исправности, пулеметы проверялись и перепроверялись, пулеметные ленты были загружены. Мы также перепроверили парашюты и погрузили все имущество и личные вещи на грузовики, которые ушли в Иммолу. Наконец утром 11 октября HLeLv 24 вылетела из Утти на новую базу.

В то время эскадрильей командовал капитан Г. Э. Магнуссон, она состояла из 4 звеньев, причем я командовал третьим. Мое звено имело 8 истребителей D. XXI, которые пилотировали 3 офицера и 5 рядовых, также я имел около 30 механиков, техников, радистов и оружейников. После нашего прибытия в Иммолу с рассвета и до заката мы либо находились в воздухе, либо дежурили рядом с самолетами. Молодые и менее опытные пилоты получили дополнительную подготовку патрулирования в воздухе, в стрельбе по воздушным и наземным целям. Однако во время тренировок произошел несчастный случай – молодой пилот, который только что присоединился к нам, сержант А. Яловаара, на малой высоте потерял управление истребителем и разбился в лесу.

Были построены рассредоточенные укрытия, чтобы по возможности сохранить наши самолеты от повреждения осколками. В этих работах участвовали все мы, и нам немало помог чудесный голос молодого механика Суло Сааритса, который пел народные финские песни. Когда мы не находились в воздухе, то дежурства проводили в «дежурной палатке», где играл граммофон, крутивший одни и те же пластинки до самой ночи. Когда погода портилась и наши истребители оставались на земле, мы занимались физической подготовкой, стреляли из револьверов, обсуждали проблемы тактики, но каждый вечер в столовой разговор неизменно скатывался на обсуждение будущей войны.

Будущее Финляндии, а возможно и всей Европы, выглядело мрачно. 9, 13 и 19 октября русские совершили разведывательные полеты над территорией Финляндии, такие предзнаменования нельзя было игнорировать. Судя по всему, нам вскоре предстояло смотреть на русских через перекрестия прицелов. Я спрашивал себя снова и снова, наверное, как любой другой пилот: готов ли я к воздушным боям? Я должен быть готов! Я был военным летчиком уже почти 7 лет и набрал несколько тысяч часов полетов в любых условиях. Если я не готов открыть огонь из своих пулеметов сейчас, я никогда не буду готов! Но оказавшись в кабине своего D. XXI, почувствовав знакомую и успокаивающую гамму запахов, неповторимую смесь высокооктанового бензина, машинного масла, авиалака, понимаешь, что все твои сомнения в один миг улетают прочь. Я ощущал лишь нетерпение, жажду деятельности в этот вынужденный период ожиданий. Если война неизбежна, так пусть она начнется поскорее!

Жизнь эскадрильи не переменилась, дни проходили в патрулировании и учебных полетах, или мы играли в карты в «дежурной палатке». По вечерам мы собирались вокруг радио в столовой, наслаждаясь очередной передачей радиопьесы по роману Дюма «Граф Монте-Кри-

сто». Однако передачи мощных русских радиостанций постоянно перебивали их. В ноябре на нас со всей яростью обрушилась зима. С севера дул холодный, сырой ветер, лужи подернулись льдом, с неба полетели первые хлопья снега. В результате нам пришлось срочно отправиться в Виипури, чтобы приобрести по паре теплых меховых ботинок, которые стали моими неразлучными друзьями в ближайшие месяцы.

Последний день ноября 1939 года пришелся на четверг, это была 444-я годовщина исторической битвы у форта Виипури. День был холодным и облачным, тучи шли на высоте чуть более 500 метров. В 06.00, когда ночь еще была непроглядной, словно чернила, мы собрались вокруг истребителей, которые были назначены в сегодняшний патруль. Ледяной северный ветер тряс ветви деревьев, и снежные хлопья лениво плыли над землей, пока мы осматривали наши «фоккеры». Механики раскручивали стартеры, и моторы, один за другим, начинали реветь, расколов вдребезги предрассветную тишину. Мы добавляли обороты, проверяли управление и приборы, пулеметы и боезапас. После того как предполетная проверка завершилась, над Иммолой снова повисла тишина. Время тянулось медленно, словно патока, и только механики копошились, что-то поправляя в последнюю минуту. Мы вернулись в «дежурную палатку» и уселись вокруг печки, дожидаясь, пока небо посветлеет, ведь в мрачном сером пологе над аэродромом уже появились небольшие разрывы. Температура поднялась до плюс трех градусов, и в 09.00 командиры звеньев собрались на командном пункте эскадрильи для обычного инструктажа.

Совершенно неожиданно атмосфера быстро накалилась, и капитан Магнуссон приказал нам ждать. В воздухе носилось нечто, и через 10 минут все разговоры стихли. В 09.20 командир полка полковник Рикку Лоренц, «отец» финской истребительной авиации, прибежал на командный пункт, выстрелил из револьвера в воздух и объявил: «Сегодня утром в 06.16 русские войска перешли нашу границу! Только что получено сообщение, что множество вражеских самолетов направляется в сторону Виипури!» Капитан Магнуссон немедленно приказал дежурному звену – это было мое звено – попытаться перехватить русских над Виипури.

Я схватил шлем и вылетел в дверь раньше, чем он закончил говорить, и помчался к самолетам. Механики, догадавшись, что что-то произошло, уже крутили стартеры. Выкрикнув приказ остальным пилотам, я прыгнул на крыло моего «фоккера», влетел в кабину, и через 5 минут после драматического появления полковника Лоренца с револьвером в руке мы уже построились над озером Иммола и направились к Виипури. Я осмотрелся, чтобы убедиться, что все пилоты заняли свое место в строю. Лишь теперь я окончательно понял, что нам предстоит первый воздушный бой новой войны.

Успеем ли мы добраться до Виипури вовремя, чтобы перехватить налетчиков? Мы летели чуть ниже облачного слоя на высоте около 500 метров со скоростью 300 км/ч. Я прикинул, что мы будем на месте через 20 минут, но за эти 20 минут русские самолеты успеют сбросить свои бомбы и повернуть домой. В 09.45 внизу справа показался знакомый старый город, и сразу выяснилось, что мои опасения были оправданными. Я увидел несколько пожаров, пылавших среди деревянных складов у железнодорожной станции Мааскола. Мы опоздали! Русские уже отбомбились и улетели. Мы повернули на юг, и я заметил 2 бомбардировщиков, мелькавших среди туч вдаль, уже над Уураа.

Мы пробили слой облаков и выскочили на солнце на высоте 1500 метров, но там не было никаких врагов. Судя по всему, наш противник умело использовал облака, чтобы спрятаться и удрать. В течение часа мы патрулировали южнее Виипури и Куолемайрви, но больше не заметили никаких самолетов, кроме наших «Бульдогов». Так как топливо начало подходить к концу, нам не оставалось ничего иного, как направиться домой. Мы были разочарованы тем, что не удалось подраться с Иванами.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.