

АСЫ ПРОТИВ АСОВ

Илмари Ютилаинен

**Я был
«СТАЛИНСКИХ СОКОЛОВ»**

**Лучший финский ас
Второй Мировой**

Москва
«ЯУЗА-ПРЕСС»
2013

УДК 355/359
ББК 63.3(0)62
Ю 92

Перевод с английского А. Г. Больных

Оформление П. Волкова

Ютилаинен И.

Ю 92 Я бил «сталинских соколов». Лучший финский ас Второй Мировой / Илмари Ютилаинен. — М. : Яуза-пресс, 2013. — 256 с.

ISBN 978-5-9955-0573-0

Автор этих скандальных мемуаров, которые в оригинале озаглавлены *«Punalentäjien Kiusana»* («Как мы били красных летчиков»), признан лучшим финским асом Второй Мировой и дважды удостоен высшей награды Финляндии — Креста Маннергейма. На его боевом счету 94 воздушные победы (в полтора раза больше, чем у И. Н. Кожедуба!), а сам он не был сбит ни разу, хотя постоянно вязывался в «собачьи свалки» — маневренные бои на виражах, которых его немецкие коллеги старались избегать, считая слишком рискованными, сродни лотерее, и предпочитая драться на вертикалях. Мало того, Ютилаинен утверждал, что на своем истребителе с синей свастикой-«хакаристи» на борту (эту эмблему можно увидеть на знамени финских ВВС до сих пор!) одержал еще более 30 побед, которые ему не засчитали. Правда, в длинном списке сбитых им советских самолетов значатся не только «чайки», «ишаки», СБ, ДБ, «илы», «пешки», «миги», «яки» и «лавочкины» всех типов, не только ленд-лизские «харрикейны», «аэрокобры» и «томагавки», но и никогда не воевавшие на Восточном фронте «мустанги» и «лайтнинги». Так что, читая эту книгу, следует помнить старую поговорку: «Нигде так не врут, как перед выборами, после охоты и на войне».

УДК 355/359
ББК 63.3(0)62

ISBN 978-5-9955-0573-0

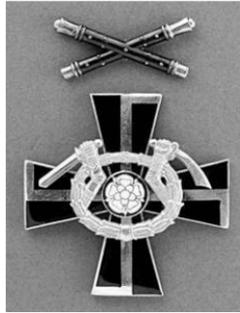
© Ютилаинен И., 2013
© Больных А.Г., перевод, предисловие,
примечания, 2013
© ООО «Яуза-пресс», 2013

Горячие финские соколы

(предисловие переводчика)

Наверное, Илмари Ютилайнен является одной из самых интересных фигур среди асов Второй мировой войны, что уже можно считать достижением, ведь биография каждого из них напоминает авантюрный роман, причем не обязательно со счастливым концом. 94 победы! Ни разу не был сбит сам! И вообще, для нашего героя все кончилось благополучно. Он не погиб, как лучший японский ас Нисидзава, не оказался в русских лагерях, как лучший немецкий ас Хартман, ну а жизнь в первые послевоенные годы в Финляндии если и не была малиной земляничной, то уж наверняка не походила на то, что творилось в Венгрии, Польше, Румынии.

Поэтому не слишком удивительно, что, как только развеялся пороховой дым над полями европейских битв, Ютилайнен решил описать свои военные приключения. Действительно, они того заслуживают, ведь он оказался самым результативным из уцелевших асов Оси. Мало того, Ютилайнен был дважды награжден высшей наградой Финляндии — Крестом Маннергейма. Кроме него такой чести удостоились еще три человека, но даже здесь Илмари сумел выделиться. Он оказался единственным неофицером в этой компании.



Крест Маннергейма II класса

Генерал-майор, полковник, капитан (кстати, этот — тоже летчик-истребитель, второй по результативности финский ас Ханс Винд) и... Вот здесь у нас возникает первая сложность: как правильно перевести на русский звание Ютилайнена? Некоторые авторы, ничтоже сумняшеся, превращают его в прапорщика, что не верно ни с какой стороны. Действительно, система воинских званий Финляндии оказалась сложным гибридом английской, немецкой и русской систем. Например, от русской были взяты три лейтенантских звания. Отсюда встречающийся в тексте «младший лейтенант», что является эквивалентом финского *Aliluutnantti*. А прапорщик... У финнов имеется *Vänrikki*, в котором нетрудно разглядеть немецкого фенриха. Так вот, последнее звание Ютилайнена, с которым он уволился из финских ВВС, звучало как *Lentäjämestari*, то есть «мастер-летчик». Весьма специфическое звание, которое считается старшим из сержантских, нечто вроде мастер-сержанта, но все-таки не дотягивающим до английских уоррент-офицеров, примерного эквивалента **сегодняшнего** прапорщика.

Нам придется сделать еще один экскурс в историю. Дело в том, что опознавательным знаком финских ВВС являлась синяя свастика, что в свое время считалось несомненным доказательством фашистских убеждений



Илмари Ютилайнен

финнов. Увы, она появилась в финских ВВС буквально в момент их зарождения. 6 марта 1918 года шведский граф Эрик фон Розен подарил белой армии Маннергейма свой первый самолет со свастикой на борту, и эта эмблема по приказу Маннергейма вошла в символику и нагрудные знаки молодой республики. Таким образом именно с этого события финская авиация ведет историю, 6 марта отмечается как День Военно-воздушных сил Финляндии. А синяя свастика — хакаристи — красовалась на гербе фон Розенов неизвестно сколько веков. В результате и сегодня хакаристи можно увидеть на знамени финских ВВС.

«Согласно разъяснению на сайте Сил обороны Финляндии, свастика как древний символ счастья финно-угорских народов была принята в качестве символа ВВС Финляндии еще в 1918 году. Хотя по условиям мирного договора после окончания Войны-продолжения в 1945 году финны должны были отказаться от ее использования, но сделано это не было. Вид нынешнего флага установлен указом президента У.К. Кекконена от 8.11.1957 года. В разъяснении на сайте Сил обороны подчеркнуто, что, в отличие от нацистской, финская свастика строго вертикальна». Для справки — Урхо Калева Кекконен всегда считался лучшим другом СССР и был одним из основателей Движения неприсоединения.

Но перейдем, однако, к военным подвигам нашего героя. Считается, что Ютилайнен сбил 94 самолета с какой-то дробью. Об этой дробе он рассказывает в своем интервью, которое дал в 1999 году американскому журналу «Милитэри хистори», вы можете прочитать это интервью в приложениях. Там же он грустно замечает, что еще около 30 побед так и остались неподтвержденными. Воистину справедлива пословица: «Нигде так не врут, как перед выборами, на войне и после охоты». Но для начала приведем список его побед.

И-153	13	Пе-2	4
И-16	11	Р-39 «Аэрокобра»	4
СБ-2	2	Ла-5	11
ДБ-3 / ДБ-3Ф	5	Ла-7	1
МиГ-1 / МиГ-3	5	Як-1 / Як-7	2
«Харрикейн»	4	Як-9	12
«Спитфайр»	2	Ил-2	7
ЛаГГ-3	5	Р-51 «Мустанг»	2
Р-40 «Томагавк»	1	Не-111	1
Р-38 «Лайтнинг»	1	Ли-2	1

В сумме как раз 94 самолета. Но даже первый взгляд на этот список заставляет оторопеть. Ладно, предположим, что горячий финский сокол даже в суматохе воздушного боя влет определил тонкие различия между Ла-5 и Ла-7. Как ни странно, вполне можно допустить, что он встречал в небе Карелии «Харрикейны» и «Аэрокобры». Можно поверить в рассказ о сбитом «Хейнкеле» без опознавательных знаков. Помните эпизод из мемуаров Покрышкина, где он рассказывает о том, как на Кубани его полк столкнулся с «яком», который использовали немцы? Но вот включение в число сбитых трех типов самолетов вызывает сильнейшие сомнения, нет, не так — откровенное неверие.

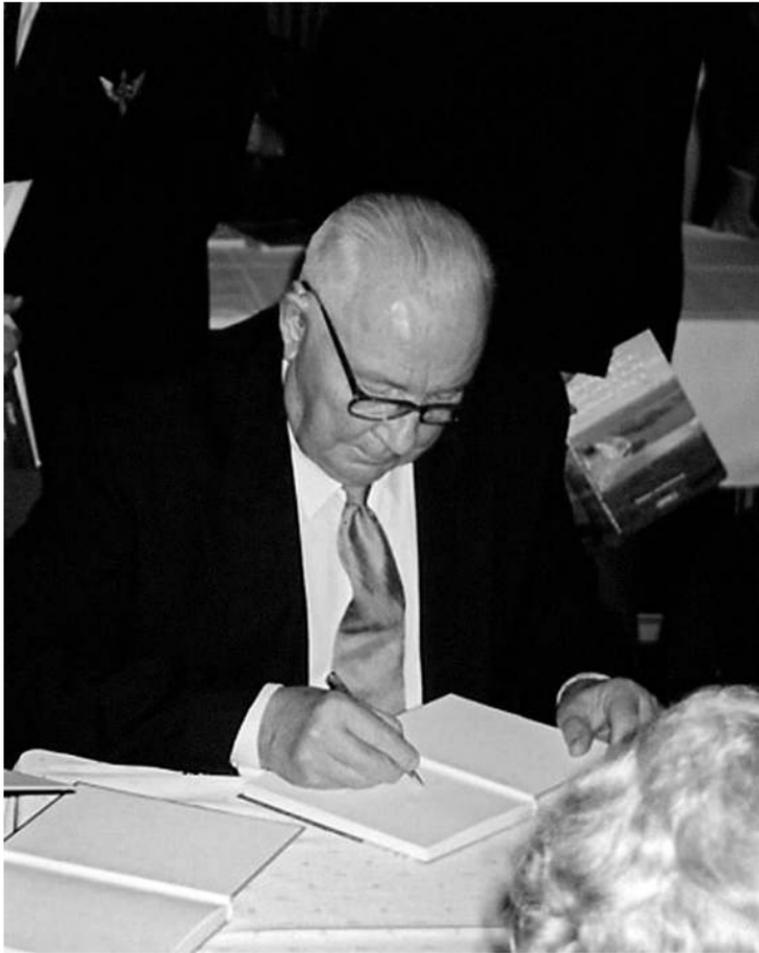
Начнем с самого простого. Никто так и не сумел догадаться, что за самолет выступал под видом «Лайтнинга». Не было в советской авиации двухбалочных самолетов, а американцы не поставили нам в годы войны ни одного «Лайтнинга». Единственный, который уже после войны испытывали в Жуковском, был привезен в 1945 году из Чехии, где он совершил вынужденную посадку. Единственное предположение, которое можно высказать, — трофейный разведчик FW-189. Но дело портит место боя. Что несчастной «раме», советской или немецкой, делать над Финским заливом? Впрочем, самое простое объяснение — помстилось. Почитайте описание этого боя. Якобы «Лайтнинг» шел в компании пикировщиков Пе-2, име-

ющих двухкилевое хвостовое оперение, между прочим. Вот и привиделись летчику не только два киля, но и две балки. Никакого другого варианта я предложить не могу.

Столь же мифической является встреча с другим американским истребителем — «Мустангом». Американцы передали Советскому Союзу целых 10 «Мустангов», которые, как нетрудно догадаться, так и остались в различных авиационных НИИ и КБ, никто не собирался передавать их в строевые части. Можно предположить, что летчик спутал их с каким-либо из советских истребителей.

Точно такой же фантастикой являются и два сбитых «Спитфайра». Хотя первые «Спитфайры» действительно появились на Восточном фронте в 1942 году, это была эскадрилья фоторазведчиков с английскими летчиками, она действовала в Заполярье. А вот истребители «Спитфайры» VB начали прибывать в Советский Союз только весной 1943 года. Известный немецкий ас Гюнтер Ралль описывает свое изумление, когда он столкнулся с ними в небе над Кубанью. Но осенью 1942 года под Ленинградом их не было и быть не могло. Но самое смешное, что командир Ютилайнена майор Эйно Луукканен тоже записал на свой счет «Спитфайр», сбитый в октябре 1942 года. То есть обман зрения был довольно распространенным явлением среди финских асов. Можно сослаться на личный счет того же Луукканена. Вот он считал, что 20 июня 1944 года сбил такую диковину, как ближний бомбардировщик Як-4! Найти его было ничуть не проще, чем отыскать «Лайтнинг». Самолет строился очень малой серией, и практически все машины были уничтожены еще летом 1941 года. Рассказывают (но можно ли верить этим рассказам?), что один Як-4 из 118-го ОРАП ВВС Северного флота все-таки летал вплоть до 1945 года. Вот такие странные победы одерживали финские летчики!

Наверное, не стоит обвинять финнов в том, что они приписали себе мифические победы, вполне вероятно, что какие-то самолеты в эти дни были сбиты. Но явно



не те, которые они себе приписали. А ведь говорится: единожды солгавши, кто тебе поверит?

Сейчас, наверное, самое время немного поговорить о том, как именно воевали эти самые финские летчики-истребители. Даже при беглом прочтении книги бросаются в глаза многочисленные отличия от описания действий немецкой и советской авиации. Прежде всего это, как бы ни было обидно финнам, их откровенная нищета.

Ну что поделаешь, если самым крупным соединением оказывается эскадрилья Lentolaivue, или LeLv. Финские истребители действуют вообще парами и звеньями в лучшем случае. И уж совсем странно смотрятся рассказы о том, как пилоты по очереди летают на одном и том же самолете, потому что машин на всех не хватает. Какое там массированное использование авиации, авиадивизии или корпуса! Про воздушные армии финны не смели и мечтать. Еще одна малозаметная деталь, говорящая о плачевном состоянии финских ВВС. Вы прочитаете, как Ютилайнен дважды летал в Германию, чтобы получить переданные немцами «Мессершмитты». Ну где еще такое видано, боевых летчиков снимать с фронта?! Обычно этим занимаются перегонные команды.

Еще одна особенность действий финской авиации — приверженность к полетам на малых высотах и вообще на бреющем. Конечно, все можно списать на мрачную прибалтийскую погоду, я-то ее прекрасно знаю, двадцать лет там прожил. Но уверяю вас, тучи на высоте 100 метров над Финским заливом ходят далеко не каждый день. Судя по описаниям, Ютилайнен вообще не использовал излюбленный тактический прием многих летчиков — набор высоты, атака сверху с пикирования с последующим уходом опять-таки на большую высоту. Если почитать эту книгу повнимательней, то становится видно, что даже на Me-109, который прекрасно действовал на больших высотах, Ютилайнен предпочитал не подниматься выше километра, а основной высотой полета для него были вообще 500 метров. И сравните это с действиями того же Хартмана, который постоянно пишет, что подходил к району боя на высоте 5–6 километров.

Также несколько удивляет пристрастие Ютилайнена к маневренному бою на виражах, или, как любят писать американцы, «собачьей свалке». Конечно, даже среди немецких асов, сбивших по 100 самолетов и больше, такие тоже встречались, но большинство из них подобных схваток избегали. Они не без оснований полагали, что такая

схватка сродни лотерее, в которой совсем не обязательно выиграешь.

Буйная фантазия горячих финских соколов проявляется еще в одном эпизоде. Обратите внимание, пару раз Ютилайнен упоминает скорость, которую развивал его «Мессершмитт» во время пикирования. Я просто остолбенел, глядя на эти цифры. Но нет, эти же цифры возникли и в интервью, которое появилось через 40 лет после написания книги. Я честно пытался понять, что же автор имеет в виду, потому что самая разнузданная фантазия не позволяет представить винтовой истребитель, который развивает скорость 1000 км/ч, пусть даже во время пикирования. Я пытался найти хоть какое-то решение загадки, пересчитывал скорости и так и этак. Не получилось. Тем более что если посмотреть в мануал самолета Me-109G-2, то можно без труда увидеть величину максимальной скорости на пикировании — 750 км/ч. Пусть эта фантастика так и останется на совести автора.

Ну и в полном блеске фантазия автора разворачивается, когда он начинает рассказывать о воздушных боях. Знаете, сразу хочется громко воскликнуть: «Не верю!» Нет, даже так: «НЕ ВЕРЮ-У-У!!!» Это когда начинаются рассказы о том, как четверка отважных финских летчиков атаковала сто советских бомбардировщиков, шедших под прикрытием ста истребителей. Я понимаю, в финском оригинале книга называлась «Punalentäjien Kiusana», или «Как мы били красных летчиков», но завираться до такой степени просто неприлично. Однако, как говорится, все течет, но в финской военной истории ничего не меняется. В предисловии к американскому изданию, которое носит менее вызывающее название «Дважды рыцарь», экс-командующий финскими ВВС генерал-лейтенант Никунен с серьезным видом рассуждает о том, что на старых истребителях «Фоккер» D.XXI финны сбивали по 16 советских самолетов на один свой потерянный. Когда финские соколы пересели на «Брюстер» В-239, он же «Буффало», их успехи взлетают на головокружительную высоту, теперь

PUNALENTÄJIEN
Riisana



ILMARI JUUTILAINEN

POHJOLA

соотношение потерь равняется 32 к 1. Как ни странно, переход на истребители Me-109G только ухудшил результативность финских асов, теперь коэффициент успешности понижается до 25 к 1. Такие буйные фантазии заставляют сомневаться в достоверности книги в целом.

И все-таки кое в чем эта книга, безусловно, полезна. Во всяком случае, повседневный быт и немудрящие развлечения фронтовых летчиков Ютилайнен описывает достоверно и с изрядной долей юмора. По ходу дела он чуть ли не единственным из всех пилотов объясняет, как соотносить количество боевых вылетов с продолжительностью военных действий. Остальные летчики, что немецкие, что советские, обходят эту деталь молчанием. Действительно, если война на Восточном фронте продолжалась 1400 дней и за это время какой-то пилот совершил 800 вылетов, причем в периоды крупных сражений приходилось летать по два-три раза в день, чем летчик занимался все остальное время? Так вот, Ютилайнен откровенно признает, что бывали периоды, когда **за месяц** он не совершал **ни одного** вылета. Охота, рыбалка, сауна, крепкий здоровый сон — и ничего более.

В заключение добавлю, что примечания переводчика выделены в тексте курсивом, потому что иногда приходилось давать слишком обширные пояснения, чтобы их можно было втиснуть в сноску внизу страницы.

