

ФИНСКИЙ ЛЕТЧИК-ИСТРЕБИТЕЛЬ KYÖSTI KARHILA ВСПОМИНАЕТ ВОЙНУ...

Я родился в городе Rauma в 1921 г., но уже вскоре семья переехала в Pori. Мой отец был настоящим патриотом – он сражался в годы Войны за Освобождение и привнес этот дух в нашу семью. Авиацией я заинтересовался в десятилетнем возрасте. Через наш городок протекала река Kokemaenjoki, пойма которой промерзала в зимнее время. Там базировалась группа самолетов финских ВВС, иногда проводивших аэрошоу, за которыми я наблюдал через щели в заборе.

Я занялся авиамоделированием, потом увлекся планеризмом и вступил в один из первых в стране аэроклубов. Национальная Авиационная Ассоциация подарила нам сделанные в Германии заготовки для сборки планеров, и я с другими ребятами приступил к работе. Набрав определенное количество часов на сборке, каждый получал право на то, чтобы начать летную подготовку. Летом 1937 г. я получил разрешение на обучение полетам и за один месяц получил лицензии классов А и В. В 1939-м я приступил к обучению управлению настоящими самолетами. Будущие летчики были школьниками, но самолеты и инструкторы были предоставлены ВВС. Я налетал 35 часов на машинах *Letov Smoliks* и *VL Viimas*. Все было бесплатно, кроме символической платы за питание, при этом мы подписали контракт, обязующий нас пойти на службу в военную авиацию.

Когда 30 ноября 1939 г. началась война, меня призвали на службу и направили на авиабазу Kauhava для боевой подготовки. 6 декабря, в День Независимости, началась моя военная служба. Я в числе 84 новичков приступил к обучению, но к моменту его окончания война уже закончилась. В первые дни марта 1940-го 35 из нас, включая меня, были отобраны для поездки в Великобританию для того, чтобы получить самолеты *Hurricane* и перегнать их в Финляндию, но эту миссию отменили, когда 13 марта было заключено перемирие. Нас распределили для дальнейшего обучения в истребительных, бомбардировочных и истребительных эскадрильях. Я был направлен в истребительную эскадрилью, которая была оснащена самолетами *Fokker D.XXI*. Новички обучались полетам в боевом строю и фигурам высшего пилотажа, но стрельб не было – мы только учились целиться. В итоге я получил звание *Ensign* (низший офицерский чин – ВК) и 4 июня 1941 г. был отправлен домой. Однако, дома я пробыл всего две недели, и 20 июня был призван снова и направлен в 32-ю эскадрилью, базирующуюся в Siikakangas. Уже на следующий день мы перелетели на аэродром Нувинкаа. Нашей задачей стала оборона Хельсинки и железнодорожного узла Riihimäki. Еще через две недели нас перебросили в Utti. Здесь я совершил несколько вылетов, но противника так и не увидел.

В наши задачи входила оборона города Котка и его гавани, а также железнодорожного узла Kouvolaa. Мы быстро обнаружили, что наши самолеты *Fokker* были медленными и устаревшими машинами. Даже если мы сидели в своих машинах в полной боевой готовности, мы не успевали на перехват противника: 50 км от Утти до Котки были слишком большим расстоянием для наших машин... Командиром эскадрильи был майор Эрнроот (Ehrnrooth) – участник Зимней войны и очень популярный офицер. Забегая вперед, скажу, что он мог бы стать командующим ВВС страны, если бы выжил, но 27 марта 1943 г. Эрнроот затеял спор с майором Ларьо (Larjo) – известным мастером высшего пилотажа. Эрнроот взлетел на тренировочном самолете *VL Pyry*, чтобы продемонстрировать кое-что из акробатических фигур, но разбился, пролетая прямо над кронами деревьев. Это была бессмысленная смерть...

Он постоянно жаловался в Центральный Штаб ВВС о том, что наш самолетный парк не позволяет нам решать боевые задачи, в результате чего в середине июля 14-я и 16-я разведывательные эскадрильи передали нам свои машины *Curtiss 75A Hawk (CU)* и забрали себе наши машины *Fokker*. Самолеты *CU* были получше, чем *Fokker*: скорость была выше на 50 км/час, они имели

убирающиеся шасси и более мощное вооружение, большую маневренность и скороподъемность. Эти истребители были трофеями, захваченными немцами во Франции и Норвегии...

Мой первый бой случился 31 июля 1941 г. Майор Эрнроот зашел в избу, в которой сидели дежурные пилоты, и спросил, есть ли желающий стать его ведомым. По какой-то причине он выбрал меня. Мы взлетели, пересекли линию фронта, и майор взял курс на авиабазу Suur-Merijoki, в тот момент находившуюся под контролем противника. По нам открыли огонь зенитки, и в первый раз в жизни я увидел большие серые «стога сена» в воздухе. У моего ведущего стало перегреваться масло в двигателе (обычная проблема с двигателем типа *Cyclone*), и ему пришлось сбавить обороты. Я этого не знал, не мог понять, почему он летит так медленно, и продолжал пристально оглядываться. Затем я заметил две точки позади нас – они приближались. Я разглядел, что это были русские. Поскольку наши радиостанции пока не работали, я прибавил газу, поравнялся с майором и послал ему сигнал «следуй за мной». Затем я развернулся в сторону противника – это были две *Чайки* - И-153. Они приближались к нам со снижением, мы набирали высоту. Мы шли в лобовую атаку, и обе стороны вели огонь. Ситуация была самая неприятная, поскольку ни один летчик не знает, в какую сторону лучше свернуть. Если не отвернешь, тебя таранят, если отвернешь слишком рано, у противника будет хороший шанс попасть в тебя. Мы сближались, стреляли, и русский, конечно же, так и не отвернул. Я отклонился в сторону, и *Чайка* едва не протаранила меня. Затем мы оба развернулись и снова обстреляли друг друга. *Чайка* была весьма маневренным истребителем, вот почему во время второго захода мы оба по-прежнему шли в лобовую атаку, а на третий раз русский начал садиться мне на хвост. Я понял, что у меня будут проблемы, но я хорошо помнил, что во время пикирования *СУ* набирает скорость быстрее, чем *Чайка*, и русский не сможет меня догнать. У меня был запас высоты – я шел где-то на 2000м, поэтому я ушел в пике и увидел, что за мной никто гонится, хотя *Чайка* пыталась стрелять мне вслед. Я оторвался и начал искать своего ведущего. Тем временем майор вступил в бой со второй *Чайкой* и сбил ее благодаря своему опыту. Я нашел его и пристроился рядом. Меня не покидала мысль о том, что ситуация серьезная: ведь я бросил ведущего перед лицом атакующего противника. Мы приземлились, я подошел к майору и попытался доложить обо всем, но он обнял меня, похлопал по плечу и сказал: «Все было правильно, ты спас нас обоих!» Он добавил, что не видел приближающихся русских, и просто превозносил меня.

Через несколько дней советские ВВС посетили авиабазу Utti в большом количестве: эскадрилья *Чаек* из девяти машин штурмовала аэродром, другая девятка *Чаек* прикрывала их. Три *СУ* взлетели, но противник атаковал их еще до того, как они поднялись в воздух. Две машины были повреждены, но сумели вернуться, а третья, пилотируемая сержантом Кирьоненом (Kirjonen), вступила в бой. В лобовой атаке его истребитель был поврежден, но сержант не вышел из боя. Он сбил *Чайку*, которая упала в озеро, однако и его самолет был в огне. На высоте 200м Кирьонен выпрыгнул с парашютом, который раскрылся в тот момент, когда ноги летчика коснулись земли. Вражеский самолет подняли из озера, а в газетах опубликовали фотографию Кирьонена, рассматривающего обломки сбитого им истребителя...

31 июля 1942 г. 32-я эскадрилья перебазировалась в Lappeenranta, и вскоре, 8 августа, я одержал свою первую победу. Мы наткнулись на два *И-16*, и ведущий этой пары открыл огонь, как только они повернули в нашу сторону. После лобового сближения и перестрелки мы развернулись и снова пошли друг на друга. *И-16* ушел в вертикальное пике - я последовал за ним. Можно было открывать огонь, но, казалось, что мы оба вот-вот воткнемся в землю... И я потянул рычаг управления на себя. Набрал высоту, я потерял *И-16* из вида. Вероятным было то, что он разбился, но я этого не увидел. Этот *И-16* был найден наземными войсками, когда они оккупировали Карельский Перешеек. На своем *СУ* я одержал 8 побед, ну а мой общий счет побед – 33, признанные официально.

17 сентября 1941 случилось следующее: наше звено приблизилось к Кронштадту, поскольку командир звена капитан Берг (Berg) любил дразнить вражеских зенитчиков. На этот раз мы подошли слишком близко, и когда противник открыл огонь, снаряд зенитки разорвался между мной и моим ведущим. Меня на время ослепила вспышка, а взрывная волна перевернула мой самолет. Когда я выравнивал машину, мое звено уже было далеко. Я попытался догнать их, но стена зенитного огня вынудила меня повернуть на восток и взять курс на Ленинград. В конце концов, я вышел из зоны воздействия огня с земли и увидел одиночный самолет, направляющийся в мою сторону. Когда он приблизился ко мне, я распознал в нем *MuГ-3*. Должно быть, летчик принял меня за своего, поскольку я шел с запада и был один. Я сблизился с ним и сбил его над Siestarjoki (Сестрорецк). Свидетелей моей победы не было, но позднее нам сообщили, что на армейском пункте наблюдения видели, как самолет упал в районе Siestarjoki в то время, которое я указал как время моей воздушной победы...



Кархила в кабине истребителя

23 сентября 1941 г. наша эскадрилья перебазировалась в Suulajarvi, позднее, 31 мая 1942 г. – на аэродром Nurmoila, расположенный к востоку от Ладожского озера... 21 августа 1942 г. четверка наших *SU* сопровождала предназначенный для аэрофотосъемки *Fokker C.X (FK)* в районе устья р. Свирь. Я летел непосредственно за *FK* немного выше его. Мне удалось разглядеть *I-16*, пикирующий на *FK* с большой высоты. Я повернул в его сторону и выпустил очередь с большого расстояния, пытаясь отогнать его от *FK*. Затем я вновь открыл огонь, и *I-16* загорелся. Летчик выпрыгнул и исчез в лесной чаще – его парашют не раскрылся. Его истребитель упал на окраину болота и взорвался.



Фотография, сделанная после первой победы

Противник отправлял на воздушную рекогносцировку восточного побережья Ладожского озера бомбардировщики *Пе-2*. Сначала они пролетали над озером в СЗ направлении, потом поворачивали направо, летели вдоль прибрежной дороги, наблюдая за ней, а затем облетали нашу воздушную базу *Nurmoila*. Это был настолько быстрый самолет, что у *СУ* не было шансов догнать его в горизонтальном полете. Наша тактика была следующей: пара *СУ* занимала выжидательную позицию на большой высоте после того, как наши посты улавливали шум мотора *Пе-2*. При удачном стечении обстоятельств *СУ*, атакуя *Пе-2* сверху, имел шанс обстрелять противника дважды: сближаясь с ним в пикировании и выходя из пике. Так мне удалось поразить одиночный *Пе-2* 9 февраля 1943 г. Моя очередь угодила в бак с горючим близ фонаря кабины, машина загорелась, и два летчика выпрыгнули с парашютом. *Пе-2* упал в болото. Я сделал круг, наблюдая за спускающимися летчиками, и заметил, что один из них падает быстрее другого. Огонь охватил купол его парашюта, его комбинезон тоже горел, и я видел, как он пытается сбить пламя, хлопая руками по одежде, но в итоге он беспомощно повис на стропах. Наши солдаты с земли наблюдали за происходящим и взяли в плен выжившего русского летчика. Вскоре меня спросили, хочу ли я встретиться с летчиком, которого я сбил. Конечно, мне хотелось увидеть, что это за человек. Меня привели на командный пункт, где русского допрашивали. Когда нас представили друг другу, русский, имени которого я не помню, отказался поверить в то, что его сбил какой-то школьник...

С марта 1943-го я летал на *Ме-109* в другой эскадрилье. Никаких проблем с привыканием к новому самолету у меня не было... 15 марта 1944 г. 2-е звено нашей эскадрильи было переведено в 30-ю эскадрилью, базировавшуюся в *Malmi* для обороны Хельсинки. До этого момента я аккуратно вел свой дневник, но тут перестал – ничего не происходило, я был на дежурстве или была нелетная погода. А когда в июне 1944 г. начались бои, мне стало не до дневника... Началось наступление русских, и звено вернули в *Lappeenranta* в нашу старую 34-ю эскадрилью. Незадолго до этого, 28 мая 1944 г., я одержал свою самую легкую победу. С базы *Suursaari* пришло

сообщение: слышен шум самолетного двигателя. Меня послали выяснить, что это было. Побережье было затянуто тонким слоем облаков, и, поднявшись над ними, я разглядел конденсационный след. Я стал набирать высоту и вскоре увидел *Пе-2*. Поскольку у него не было шансов уцелеть, я решил поиграть в кошки-мышки. Я сделал круг, и за это время *Пе-2* ушел от меня километра на два. Когда я вновь приблизился к нему, *Пе-2* начал отклоняться немного влево. Я прицелился и вычислил, что расстояние до него равно примерно 1000 м. Сделав прикидки, взяв во внимание расстояние и фактор поворота, я рассчитал, что упреждение составит примерно 8 длин фюзеляжа. Решив проверить свою пушку, нажал на гашетку настолько резко, насколько возможно. От левого крыла бомбардировщика полетели обломки, и он стал уходить в пике. Я было подумал, что он пытается скрыться, и последовал за ним, ведя огонь. Вновь полетели обломки, и угол пике бомбардировщика стал круче. Я перестал гнаться за ним, потому что моя скорость стала приближаться к критическому уровню. Пришлось выходить из боя, но я продолжал следить за русским самолетом. Он упал на землю близ деревни Kuusalu, к востоку от Таллина...

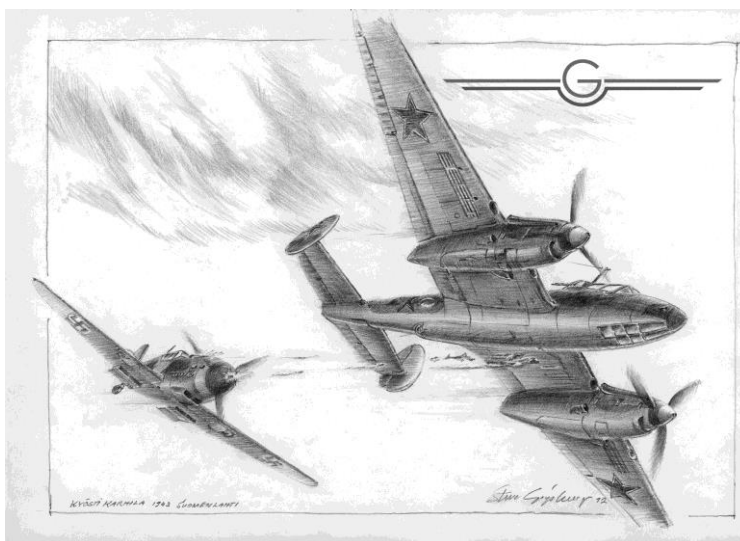


Рисунок – Кархила сбивает *Пе-2*...

В 1943-44-м нашу авиабазу Куми русские не бомбили и не штурмовали. Это была просто взлетная полоса в лесу, и ее было трудно разглядеть. Возможно, противник полагал, что мы базируемся в Utti. Другие авиабазы подвергались атакам. Еще в начале июля 1941-го русские атаковали Utti. Шестерка самолетов *Fokker* приземлилась у нас, и командир этого звена получил приказ расставить самолеты вдоль восточного края летного поля. Между полем и лесом была вырыта глубокая канава, и у них не было возможности затолкать самолеты между деревьями, поэтому самолеты так и остались стоять, аккуратно выстроенные в шеренгу. В три утра мы проснулись от шума моторов – это были два *МиГ-1*. Они обстреляли самолеты *Fokker*, сожгли два из них и изрешетили пулями остальные.

Базы в Larreenranta и Immoла были атакованы большими массами вражеской авиации вечером 2 июля 1944 г. Наши радиоперехваты установили цели и время атак, затем нам удалось узнать о том, что атака задержана на 24 часа. Мое звено поднялось в воздух, чтобы перехватить русских по пути к востоку от Viipuri (Выборга), поскольку это был их обычный курс. Но на этот раз противник пролетел к западу от Выборга и достиг Larreenranta, не встретив никакого сопротивления. В начале отбомбились 35 *Пе-2*, затем 40 штурмовиков *Ил-2* обстреляли взлетное поле. Было уничтожено 2 *Me-109* и два трофейных *Пе-2*. Воздушная группировка Люфтваффе,

базирувавшаяся в Иммоле (Immola), получила от нас информацию о предстоящем налете, но немцы сочли эти данные недостоверными и, в итоге, понесли тяжелые потери.

Немного про наш быт. Что касается еды, то кормили нас досыта. Она была не слишком вкусной, да и было ее не слишком много, но на наших пайках можно было выжить. Мы ели много ржаного хлеба с маргарином, и этого было достаточно. Летный состав также получал недельный паек масла, сахара, шоколада и кофе. Выпивку каждый покупал себе сам, находясь в увольнительной, или если был шанс послать кого-нибудь в ближайшую казенную винную лавочку. Я вообще не пил, так как поклялся сам себе, что выпью только тогда, когда меня наградят Крестом Маннергейма, а если нет, буду трезвенником до конца войны. Ну, Крест я так и не получил. Другие летчики иногда выпивали, но на их боевые качества это не влияло. Если кто-то был с похмелья, то он оставался в блиндаже. Были среди нас и полные трезвенники. Выпивка была дорогой, достать ее было непросто. Припоминаю, что как-то раз один командир звена вылетел с тяжелого похмелья и, вопреки всем ожиданиям, сбил вражеский самолет. У нас была традиция отмечать победу, совершая пики над аэродромом. Так этот командир звена не застегнул привязные ремни, и при входе в пики его ударило о потолок кабины. По счастью, стекло не расколосось. Я видел это, и когда его истребитель исчез за стеной леса, я было подумал, что парню пришел конец. Но он сумел выйти из пики, приземлился, а когда вылез из кабины, сказал: «Больше никогда!»

Говоря о летном снаряжении, следует отметить, что в самом начале оно было невысокого качества. Со временем ситуация улучшилась. Летая на самолетах *Messerschmitt*, мы получали специальные комбинезоны с электрическим подогревом. Перчатки нам приходилось добывать самим! Униформу нам выдавали довольно разнообразную, поэтому многие летчики покупали себе форму за свой счет. Нижнее белье меняли каждые две недели, но это не было проблемой...

Если вспоминать неприятные моменты, то я знал несколько случаев, когда русские обстреливали наших летчиков, выпрыгнувших с парашютом. В особенности это касалось летчиков со сбитых воздушных разведчиков. Что касается меня, то был случай, когда я сбил *Ла-5* – тот русский сам едва не заставил меня выброситься с парашютом посреди Финского залива. Его спас катер, но у меня и в мыслях не было обстреливать его. Хотя, признаться, мне было не до этого: в тот момент у меня тряслись и руки, и ноги...



Кархила вместе с боевыми друзьями (в середине в темном комбинезоне)

Русские оказались сильнее нас за счет колоссального численного превосходства. Если взять ситуацию на момент начала советского наступления 9 июня 1944 г., то у нас в строю было 30 машин *Messerschmitt* и примерно 60 бомбардировщиков, тогда как русские собрали 1585 машин, плюс 200 самолетов морской авиации. С такой массой самолетов противник своего добьется так или иначе... Что касается подготовки советских летчиков, то в 1941-42 гг. она была неважной. Затем их боевые качества улучшились, но новичков по-прежнему было сбивать легче, чем обстрелянных бойцов. Соответствовал ли *Me-109G* ситуации лета 1944-го? Его скороподъемность могла бы быть и получше. Если вы прибегали к резкому уходу вверх, об этом нужно было помнить, оставляя позади себя вражеский истребитель. И я очень редко шел на это... Вероятно, *Ла-5* был более опасным оппонентом, чем *Як-9* хотя бы потому, что первых было больше. Уровень боевого мастерства русских так и не достиг самого высокого уровня, и я не думаю, что они в чем-то превосходили нас – просто их было намного больше...

Оригинальное интервью: Ossi Juntunen, 1998

<http://www.virtualpilots.fi/hist/WW2History-KyostiKarhilaJuntunenEng.html>

Перевод и обработка: Владимир Крупник

Ранее статья публиковалась на сайте www.warspot.ru