

Я бив "сталінських соколів"

Автор цих скандальних мемуарів, які в оригіналі мають назву «Punalentajien Kiusana» («Як ми били червоних льотчиків»), визнаний кращим фінським асом Другої світової війни і двічі удостоєний найвищої нагороди Фінляндії — Хреста Маннергейма. На його бойовому рахунку 94 повітряні перемоги (в півтора рази більше, ніж у Івана Кожедуба), а сам він не був збитий жодного разу, хоча постійно вплутувався в «собачі звалища» — маневрені бої на віражах, яких його німецькі колеги намагалися уникати, вважаючи занадто ризикованими, схожими на лотерею, і вважаючи за краще битися на вертикалях. Мало того, Ютілайнен стверджував, що на своєму винищувачі з синьою свастикою — «хакарісті» на борту (цю емблему можна побачити на прапорі фінських ВПС досі) здобув ще понад 30 перемог, яких йому не зарахували.



Губ

«СТАЛІНСЬКИХ» СОКОЛІВ»

Ілмарі Ютілайнен

Видавничий дім
«С К І Ф»
Київ — 2025

УДК 94"1941/45"

Ю 92

E. Ilmari Juutilainen
PUNALENTÄJIEN KIUSANA
Muistikuvia hävittäjälentäjän taipaleelta

Ютілайнен Ілмарі

Ю 92 Я бив «сталінських соколів». / Ілмарі Ютілайнен. — Київ: Видавничий дім «С К І Ф», 2025. — 260 с.

ISBN 978-611-01-3567-2

Автор цих скандальних мемуарів, які в оригіналі мають назву «Punalentäjien Kiusana» («Як ми били червоних льотчиків»), визнаний кращим фінським асом Другої світової війни і двічі удостоєний найвищої нагороди Фінляндії — Хреста Маннергейма. На його бойовому рахунку 94 повітряні перемоги (в півтора рази більше, ніж у Івана Кожедуба), а сам він не був збитий жодного разу, хоча постійно вплутувався в «собачі звалища» — маневрені бої на віражах, яких його німецькі колеги намагалися уникати, вважаючи занадто ризикованими, схожими на лотерею, і вважаючи за краще битися на вертикалях. Мало того, Ютілайнен стверджував, що на своєму винищувачі з синьою свастикою — «хакарісті» на борту (цю емблему можна побачити на прапорі фінських ВПС досі) здобув ще понад 30 перемог, яких йому не зарахували.

ISBN 978-611-01-3567-2

© Видавничий дім «С К І Ф», 2025.

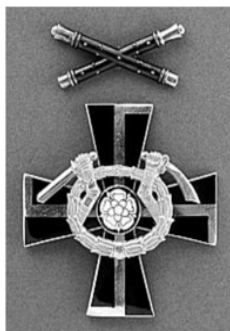
Передмова перекладача

ГАРЯЧІ ФІНСЬКІ СОКОЛИ

Напевно, Ілмарі Ютілайнен є однією з найцікавіших постатей серед асів Другої світової війни, що вже можна вважати досягненням, адже біографія кожного з них нагадує авантюрний роман, причому не обов'язково з щасливим кінцем. 94 перемоги! Жодного разу не був збитий сам! І взагалі, для нашого героя все закінчилося вдало. Він не загинув, як найкращий японський ас Нісідзава, не опинився в російських таборах, як найкращий німецький ас Хартман, ну а життя в перші повоєнні роки у Фінляндії якщо і не було малиною суниною, то вже точно не було схожим на те, що творилося в Угорщині, Польщі, Румунії.

Тому не дивно, що, як тільки розвіявся порохований дим над полями європейських битв, Ютілайнен вирішив описати свої військові пригоди. Дійсно, вони того заслуговують, адже він виявився найрезультативнішим з тих, хто вижив з асів Осі. Мало того, Ютілайнен був двічі нагороджений найвищою нагородою Фінляндії – Хрестом Маннергейма. Крім нього такої честі удостоїлися ще три людини, але навіть тут Ілмарі зумів виділитися. Він єдиний не був офіцером у цій компанії. Генерал-майор, полковник, капітан (до речі, цей – теж льотчик-винищувач, другий за результативністю фінський ас Ганс Вінд) і... Ось тут у нас виникає перша складність: як

правильно перекласти на російську звання Ютілайнена? Деякі автори, не сумніваючись, перетворюють його на прапорщика, що не є правильним з жодного боку. Дійсно, система військових звань Фінляндії виявилася складним гібридом англійської, німецької та російської систем. Наприклад, від російської було взято три лейтенантські звання. Звідси зустрічається в тексті «молодший лейтенант», що є еквівалентом фінського Aliluutnantti. А прапорщик... У фінів є Vdnrikki, в якому неважко розгледіти німецького фенріха. Так ось, останнє звання Ютілайнена, з яким він звільнився з фінських ВПС, звучало як Lentdjemestari, тобто «майстер-льотчик». Досить специфічне звання, яке вважається старшим із сержантських, щось на зразок майстра-сержанта, але все-таки не дотягує до англійських уоррент-офіцерів, приблизного еквівалента **сьогоднішнього** прапорщика.



Хрест Маннергейма II класу

Нам доведеться зробити ще один екскурс в історію. Справа в тому, що розпізнавальним знаком фінських ВПС була синя свастика, що свого часу вважалося безсумнівним доказом фашистських переконань фінів. На жаль, вона з'явилася у фінських ВПС буквально в момент їх зародження. 6

березня 1918 року шведський граф Ерік фон Розен подарував білій армії Маннергейма свій перший літак зі свастикою на борту, і ця емблема за наказом Маннергейма увійшла в символіку і нагрудні знаки молодої республіки. Таким чином, саме з цієї події фінська авіація веде свою історію, 6 березня відзначається як День Військово-повітряних сил Фінляндії. А синя свастика – хакарісті – красувалася на гербі фон Розенов невідомо скільки століть. В результаті і сьогодні хакарісті можна побачити на прапорі фінських ВПС.



Ілмарі Ютілайнен

«Згідно з роз'ясненням на сайті Сил оборони Фінляндії, свастика як древній символ щастя фінно-угорських народів була прийнята в якості символу ВПС Фінляндії ще в 1918 році. Хоча за умовами мирного договору після закінчення Війни-продовження в 1945 році фіни повинні були відмовитися від її використання, але зроблено це не було. Вигляд нинішнього прапора встановлено указом президента У.К. Кеekkонена

від 8.11.1957 року. У роз'ясненні на сайті Сил оборони підкреслено, що, на відміну від нацистської, фінська свастика строго вертикальна». Для довідки – Урхо Калева Кекконен завжди вважався найкращим другом СРСР і був одним із засновників Руху неприєднання.

Але перейдемо, однак, до військових подвигів нашого героя. Вважається, що Ютілайнен збив 94 літаки якоюсь дроб'ю. Про цю дріб він розповідає в своєму інтерв'ю, яке дав в 1999 році американському журналу «Мілітері хісторі», ви можете прочитати це інтерв'ю в додатках. Там же він сумно зазначає, що ще близько 30 перемог так і залишилися непідтвердженими. Воістину справедливе прислів'я: «Ніде так не брешуть, як перед виборами, на війні і після полювання». Але для початку наведемо список його перемог.

I-153	13	Пе-2	4
I-16	11	Р-39 «Аерокобра»	4
СБ-2	2	Ла-5	11
ДБ-3 / ДБ-3Ф	5	Як-7	1
МіГ-1 / МіГ-3	5	Як-1/Як-7	2
«Харрікейн»	4	Як-9	12
«Спітфайр»	2	Іл-2	7
ЛаГГ-3	5	Р-51 «Мустанг»	2
Р-40 «Томагавк»	1	Не-111	1
Р-38 «Лайтнінг»	1	Лі-2	1

Всього 94 літаки. Але навіть перший погляд на цей список змушує застигнути.

Гаразд, припустимо, що гарячий фінський сокіл навіть у суматосі повітряного бою влетів і визначив тонкі відмінності між Ла-5 і Ла-7. Як не дивно, цілком можна припустити, що він зустрічав у небі Карелії «Харрікейни» і «Аерокобри». Можна повірити в розповідь про збитий «Хейнкель» без розпізнавальних знаків. Пам'ятаєте епізод з мемуарів Покришкіна, де він розповідає про те, як на Кубані його полк зіткнувся з «яком», який використовували німці? Але ось включення до числа збитих трьох типів літаків викликає сильні сумніви, ні, не так – відверто невіру.

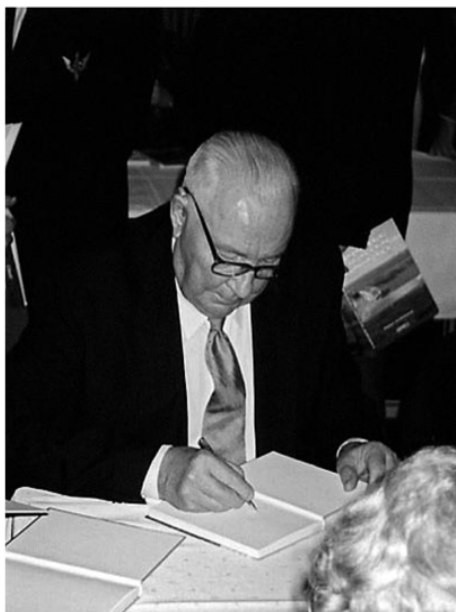
Почнемо з найпростішого. Ніхто так і не зміг здогадатися, що за літак виступав під виглядом «Лайтнінга». У радянській авіації не було двобалкових літаків, а американці не поставили нам у роки війни жодного «Лайтнінга». Єдиний, який вже після війни випробовували в Жуковському, був привезений у 1945 році з Чехії, де він здійснив вимушену посадку. Єдине припущення, яке можна висловити, – трофейний розвідник FW-189. Але справу псує місце бою. Що нещасній «рамі», радянській чи німецькій, робити над Фінською затокою? Втім, найпростіше пояснення – помстилося. Почитайте опис цього бою. Нібито «Лайтнінг» йшов у компанії пікірувальників Пе-2, які, між іншим, мали двокілеве хвостове оперення. Ось і привиділися льотчикові не тільки два кіля, а й дві балки. Ніякого іншого варіанту я запропонувати не можу.

Настільки ж міфічною є зустріч з іншим американським винищувачем – «Мустангом». Американці передали Радянському Союзу цілих 10 «Мустангів», які, як неважко здогадатися, так і залишилися в різних авіаційних НДІ та КБ, ніхто не збирався передавати їх до стройових частин. Можна

припустити, що льотчик сплутав їх з яким-небудь з радянських винищувачів.

Точно такою ж фантастикою є і два збиті «Спітфайри». Хоча перші «Спітфайри» дійсно з'явилися на Східному фронті в 1942 році, це була ескадрилья фоторозвідників з англійськими льотчиками, вона діяла в Заполяр'ї. А ось винищувачі «Спітфайри» VB почали прибувати до Радянського Союзу тільки навесні 1943 року. Відомий німецький ас Гюнтер Ралль описує своє здивування, коли він зіткнувся з ними в небі над Кубанню. Але восени 1942 року під Ленінградом їх не було і бути не могло. Але найсмішніше, що командир Ютілайнен майор Ейно Луукканен теж записав на свій рахунок «Спітфайр», збитий в жовтні 1942 року. Тобто обман зору був досить поширеним явищем серед фінських асів. Можна послатися на особистий рахунок того ж Луукканена. Ось він вважав, що 20 червня 1944 року збив таку дивину, як ближній бомбардувальник Як-4! Знайти його було анітрохи не простіше, ніж відшукати «Лайтнінг». Літак будувався дуже малою серією, і практично всі машини були знищені ще влітку 1941 року. Розповідають (але чи можна вірити цим розповідям?), що один Як-4 із 118 го ОРАП ВПС Північного флоту все-таки літав аж до 1945 року. Ось такі дивні перемоги здобували фінські льотчики!

Напевно, не варто звинувачувати фінів у тому, що вони приписали собі міфічні перемоги, цілком ймовірно, що якісь літаки в ці дні були збиті. Але явно не ті, які вони собі приписали. Адже кажуть: один раз збрехавши, хто тобі повірить?



Зараз, напевно, саме час трохи поговорити про те, як саме воювали ці самі фінські льотчики-винищувачі. Навіть при побіжному прочитанні книги впадають в око численні відмінності від опису дій німецької та радянської авіації. Перш за все це, як би не було прикро фінам, їх відверта бідність. Ну що поробиш, якщо найбільшим з'єднанням виявляється ескадрилья Lentolaivue, або LeLv. Фінські винищувачі діють взагалі парами і ланками в кращому випадку. І зовсім дивно виглядають розповіді про те, як пілоти по черзі літають на одному і тому ж літаку, тому що машин на всіх не вистачає. Яке там масоване використання авіації, авіадивізії або корпусу! Про повітряні армії фіни не сміли і мріяти. Ще одна малопомітна деталь, що свідчить про жалюгідний стан фінських ВПС. Ви прочитаєте, як Ютілайнен двічі літав до Німеччини,

щоб отримати передані німцями «Мессершмітти». Ну де ще таке бачено, бойових льотчиків знімати з фронту?! Зазвичай цим займаються перегінні команди.

Ще одна особливість діяльності фінської авіації – прихильність до польотів на малих висотах і взагалі на висоті польоту. Звичайно, все можна списати на похмуру прибалтійську погоду, я-то її прекрасно знаю, двадцять років там прожив. Але запевняю вас, хмари на висоті 100 метрів над Фінською затокою ходять далеко не кожен день. Судячи з описів, Ютілайнен взагалі не використовував улюблений тактичний прийом багатьох льотчиків – набір висоти, атака зверху з пікірування з подальшим відходом знову-таки на велику висоту. Якщо почитати цю книгу уважніше, то стає видно, що навіть на Me 109, який прекрасно діяв на великих висотах, Ютілайнен вважав за краще не підійматися вище кілометра, а основною висотою польоту для нього були взагалі 500 метрів. І порівняйте це з діями того ж Хартмана, який постійно пише, що підходив до району бою на висоті 5-6 кілометрів.

Також дещо дивує пристрасть Ютілайнена до маневреного бою на віражах, або, як люблять писати американці, «собачому звалищі». Звичайно, навіть серед німецьких асів, які збили по 100 літаків і більше, такі теж траплялися, але більшість з них подібних сутичок уникали. Вони не без підстав вважали, що така сутичка схожа на лотерею, в якій зовсім не обов'язково виграєш.

Буйна фантазія гарячих фінських соколів проявляється ще в одному епізоді. Зверніть увагу, кілька разів Ютілайнен згадує швидкість, яку розвивав його «Мессершмітт» під час пікірування. Я просто остовпів, дивлячись на ці цифри. Але ні, ці ж цифри з'явилися і в інтерв'ю, яке вийшло через 40 років після написання книги. Я чесно намагався зрозуміти, що ж

автор має на увазі, тому що найрозбещеніша фантазія не дозволяє уявити гвинтовий винищувач, який розвиває швидкість 1000 км/год, нехай навіть під час пікірування. Я намагався знайти хоч якесь рішення загадки, перераховував швидкості і так, і сяк. Не вийшло. Тим більше, що якщо подивитися в мануал літака Me-109G-2, то можна без зусиль побачити величину максимальної швидкості на пікіруванні – 750 км/год. Нехай ця фантастика так і залишиться на совісті автора.

Ну і в повній красі фантазія автора розгортається, коли він починає розповідати про повітряні бої. Знаєте, відразу хочеться голосно вигукнути: «Не вірю!» Ні, навіть так: «НЕ ВІРЮ-У-У!!!» Це коли починаються вигадки про те, як четверо відважних фінських льотчиків атакували сто радянських бомбардувальників, що йшли під прикриттям ста винищувачів. Я розумію, що в фінському оригіналі книга називалася «Punalentdjien Kiusana», або «Як ми били червоних льотчиків», але завиратися до такої міри просто непристойно. Однак, як то кажуть, все тече, але у фінській військовій історії нічого не змінюється. У передмові до американського видання, яке має менш провокаційну назву «Двічі лицар», екс-командувач фінських ВПС генерал-лейтенант Нікунен з серйозним виглядом розмірковує про те, що на старих винищувачах «Фоккер» D.XXI фіни збивали по 16 радянських літаків на один свій втрачений. Коли фінські соколи пересіли на «Брюстер» В-239, він же «Буффало», їхні успіхи злетіли на запаморочливу висоту, тепер співвідношення втрат дорівнює 32 до 1. Як не дивно, перехід на винищувачі Me- 109G тільки погіршив результативність фінських асів, тепер коефіцієнт успішності знижується до 25 до 1. Такі буйні фантазії змушують сумніватися в достовірності книги в цілому.

І все-таки в чомусь ця книга, безумовно, корисна. У всякому разі, повсякденне життя і нехитрі розваги фронтових

льотчиків Ютілайнен описує достовірно і з неабиякою часткою гумору. По ходу справи він чи не єдиний з усіх пілотів пояснює, як співвіднести кількість бойових вильотів з тривалістю військових дій. Решта льотчиків, як німецькі, так і радянські, обходять цю деталь мовчанкою. Дійсно, якщо війна на Східному фронті тривала 1400 днів і за цей час якийсь пілот здійснив 800 вильотів, причому в періоди великих боїв доводилося літати по два-три рази на день, чим пілот займався весь інший час? Так ось, Ютілайнен відверто зізнається, що бували періоди, коли **за місяць** він не здійснював **жодного** вильоту. Полювання, риболовля, сауна, міцний здоровий сон – і нічого більше.



«Зимова війна»



ІММОЛА

Похмурі хмари війни насувалися з півдня на небо Фінляндії. Бойова готовність нашої ескадрильї швидко поліпшувалася. Коли почалися переговори в Москві (фіни все ще намагалися уникнути війни), ескадрилья була переведена з Утті на авіа базу Іммола. Саме з Іммоли ми почали бойове патрулювання і розвідувальні польоти вздовж Карельського перешийка, ретельно намагаючись не перетинати кордон Радянського Союзу. Зв'язка лейтенанта Вуорела отримала наказ перебазуватися на аеродром Суур-Мерійокі для захисту міста Виборга (Вііпурі) від можливих повітряних нальотів.

Час летів стрімко. Лейтенант Ейно Ейкка Луукканен став нашим командиром ланки, а лейтенант Антті Хуханантті був призначений його заступником. Наш вільний час ми про-

водили на скачках і полюванні, після чого розслаблялися в сауні. Наш бойовий дух був дуже високим, попри те, що всі розуміли: війна на порозі і нам доведеться битися проти дуже сильного ворога.

Перебуваючи у відпустці в місті Іматра, ми зустріли штабних офіцерів зі штабу армії «Каннас». Вони просто випромінювали впевненість, що помітно підбадьорило і нас.

Вранці 30 листопада 1939 року я стежив за будівництвом бункера, коли примчав командир ланки і повідомив, що почалася війна. О 09.25 вся наша ланка перебувала в повітрі і мчала до міста Выборг, яке, як повідомили, піддалося нальоту радянських бомбардувальників. Важко було повірити, що війна дійсно почалася!

Коли ми опинилися над Выборгом, то побачили на землі пожежі, які спалахнули під час нальоту. Зенітні батареї вели вогонь по віддалених бомбардувальниках, і в небі розгорталися чорні клубні розривів. Ми гналися за бомбардувальниками до Койвісто, де вони зникли в товстому шарі хмар. Наші тихохідні винищувачі «Фоккер» D.XXI не могли перехопити їх. Ворожі бомбардувальники були впізнані як двомоторні літаки Туполева СБ-2.

Ми продовжували патрулювати над Карельським перешийком доти, доки не скінчилося пальне, але ворога більше не бачили.

Тієї ночі в казармі було багато галасу, поки тривала жвава дискусія про атаку, але жоден з нас не наважився піти в місто у відпустку. Під час додаткового навчання перед початком війни ми відпустили вуса, але тепер збрили їх, «щоб виглядати пристойно в разі загибелі»!

Наступного ранку ми піднялися ще до світанку, щоб підготувати винищувачі до вильоту в ранкових сутінках. Ми

Зміст

Передмова перекладача	3
«Зимова війна»	13
Недовгий мир 1940 року.....	43
Наступ 1941-1942 років.....	47
Битва над Фінською затокою, 1942-1944 роки	119
Літо 1944 року	189
Інтерв'ю	239

ХУДОЖНЄ ВИДАННЯ

Ілмарі ЮТІЛАЙНЕН

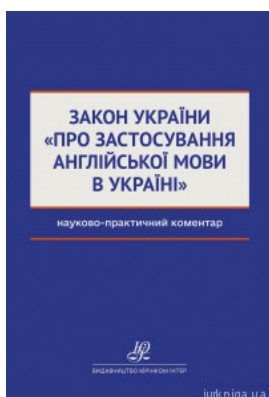
Я БИВ «СТАЛІНСЬКИХ СОКОЛІВ»

Підписано до друку 07.07.2025 р. Формат 60х84 1/16.
Друк цифровий. Папір офсетний. Гарнітура Times New Roman.
Ум. друк. арк. 16,25. Тираж 300 прим.

ТОВ Видавничий дім «СКІФ»
тел (044) 581-21-38

Свідоцтво про внесення суб'єкта видавничої справи
до державного реєстру видавців, виготівників і розповсюджувачів
видавничої продукції ДК № 581 від 03.08.2001 р.

Книги, які можуть вас зацікавити



Науково-практичний
коментар Закону
України "Про
застосування
англійської мови в
Україні"

Перейти до галузі права
Військове право



Перейти на сайт →