

История Авиации

History of Aviation

№1/2000

Григорий Сук

Предшественник «новой волны»

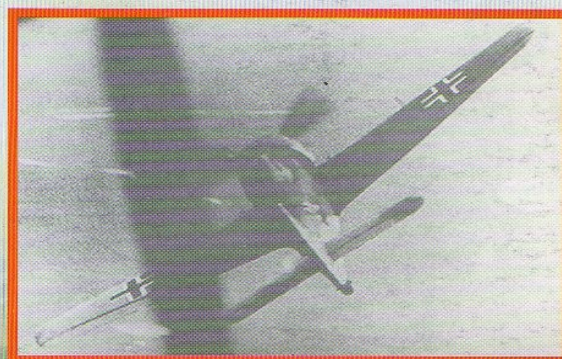
Загадка тройной «шестерки», или
необыкновенная удача лейтенанта Сарванто

«Черная пятница» Берегового Командования

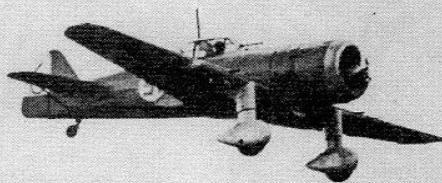
Неисповедимая судьба «Кометы»

Первый советский сверхзвуковой

Незавоеванная победа



канд. ист. наук майор Мирослав Морозов



Загадка тройной «шестерки» или необыкновенная удача лейтенанта Сарванто



Йормо Сарванто в кабине своего D.XXI. Зима 1939-1940 гг.

История знает много примеров того, как чей-то фантастический успех или неудача объясняются впоследствии роковым совпадением числового ряда или временной последовательности. Так, например, всем известно, что «666» сатанинское число, а потому суеверные люди стараются избежать 6 июня дел, связанных с шестью предметами. Не желая дополнительно мистифицировать читателей, приходится, тем не менее, признать: одна из самых впечатляющих побед, одержанных в воздухе в годы Второй Мировой войны вполне подтверждают вышеуказанную точку зрения. В настоящей статье речь пойдет о необычайном успехе финского летчика лейтенанта Йормо Сарванто, бывшего 6 января 1940 г. шесть бомбардировщиков ДБ-3 из состава 6-го дальнебомбардировочного авиаполка ВВС Красной Армии.

Шел второй месяц советско-финляндской войны. К этому времени первоначально наступавшие советские войска были остановлены на линии Маннергейма, а на ряде направлений между Ладожским озером и Северным полярным кругом понесли чувствительные поражения. Вместо планировавшейся скоротечной кампании вооруженное столкновение между двумя странами все более приобретало черты борьбы на истощение. Участились удары советских ВВС по тыловым экономическим и военным объектам центральной и западной части Финляндии. Большое значение придавалось и разрушению железнодорожной сети. Для выполнения этих задач выделялись солидные, по меркам «зимней войны», силы: 1-я авиационная армия особого назначения (АОН-1; три полка ДБ-3, третий на начало января 1940 г. в стадии прибытия) и размещенная в Эстонии авиагруппа комбрига Кравченко (по одному полку ДБ и СБ, полк истребителей) — до пятой части боевого состава авиации, задействованной против «белофинов». 6 января очередной удар по цели — железнодорожной станции Куопио — должен был нанести базировавшийся на аэродроме Кречевицы (севернее Новгорода) 6-й дбап АОН-1.

План операции был доведен до исполнителей за два дня до вылета. Ее объект был выбран неслучайно. Через Куопио про-

ходила одна из трех рокадных (параллельных линии фронта) железных дорог страны, крайне важная для осуществления перевозок войск между центральной и южной частью Финляндии. По станции полк должен был нанести удар главными силами — 36 ДБ (девятки от четырех из пяти эскадрилий части).

Определенную опасность таило расстояние, которое предстояло преодолеть над территорией противника. Даже по кратчайшей от береговой черты Финского залива до города было 270 км. Чтобы покрыть его, требовалось около часа. В качестве альтернативы был разработан восточный маршрут — в обход Ладожского озера с востока, далее на север с последующим поворотом на запад. В этом случае над вражеской территорией пришлось бы лететь не более 160 км, причем, в отличие от сравнительно густонаселенных районов страны, здесь под самолетами расстилалось бы сплошное «зеленое море тайги». Однако тут возникала новая проблема — отсутствие наземных ориентиров. Кроме того, район находился в ведении штаба ВВС 8-й армии, с которым пришлось бы договариваться о коридорах, возможных аэродромах приземления, обеспечении метеосводками, и т.д. Хотя все эти договоренности и не были достигнуты, теоретическая возможность полета по восточному маршруту сохранялась.

Ради справедливости необходимо отметить, что в то время подобные меры предосторожности считались излишними, тем более что финская ПВО не воспринималась в качестве серьезной преграды. Последний факт вызывает определенное удивление, поскольку, согласно документам, с начала боевых действий полк безвозвратно потерял пять самолетов, один из которых был сбит в воздушном бою, а остальные не вернулись с заданий по невыясненным причинам. Реакцией на это стало запрещение одиночных полетов и приказ отправлять единой группой на задание не менее двух девяток, и все же сомкнутый строй бомбардировщиков считался вполне достаточной мерой для предотвращения любых неожиданностей. О том, насколько прочно это укоренилось в умах советских авиационных командиров, говорит хотя бы тот факт, что даже, несмотря на вышеописанный случай, во всех итоговых отчетах за войну плотный строй без истребительного прикрытия рекомендовался и на будущее. К чему он привел в июне 1941 г. — общеизвестно.

Первые коррективы в план внесла, как обычно, погода. Хотя нижняя кромка облачности находилась примерно на высоте 3000 м, сильный снегопад заставил метеорологов классифицировать ее как «ограниченно летную». Сознывая, что полк вряд ли в состоянии выполнять задачу в полном соста-

ве (6-й дбап перебазировался в Кречевицы из Иваново 14 ноября 1939 г. и не имел достаточной практики полетов в сложных метеоусловиях), командование части решило выслать только две девятки разными волнами. Первой из групп в 09:35 взлетела 3-я эскадрилья майора Майстренко.

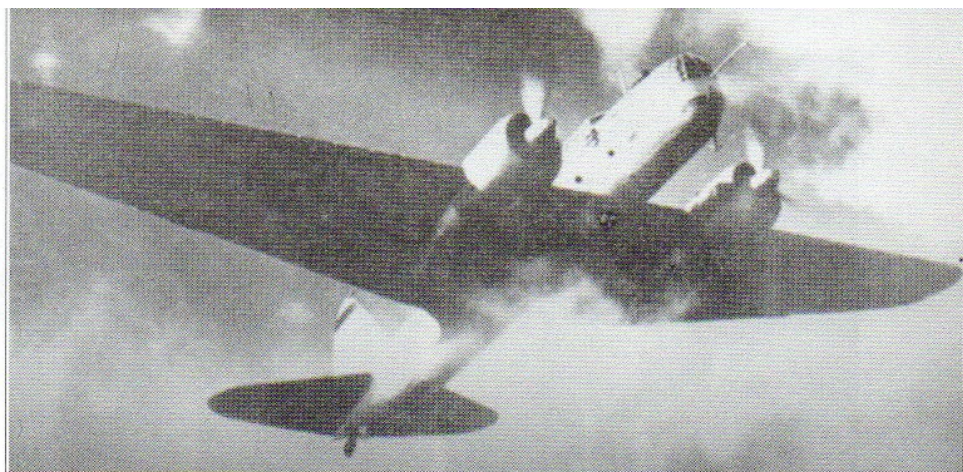
Взлет прошел без происшествий, если не считать неисправностей, почти сразу возникших на машине командира звена Федорова. Его самолет был вынужден вернуться на аэродром, в то время как оставшаяся эскадрилья, построившись в порядок клина звеньев, взяла северо-западный курс. Полет осуществлялся над верхней кромкой облачности (облачность 3-4 балла) на высоте 3300 м. Над Лужской губой самолеты развернулись на север.

Воздушное пространство над Финским заливом эскадрилья прошла над сплошным ковром облаков, но при пролете над финской береговой чертой, в 10 км западнее Виралахти, обнаружилось большое окно. Неисключено, что именно в этот момент самолеты были обнаружены с земли. На это, в частности, указывает тот факт, что первая атака на группу Майстренко была произведена в районе города Миккели — в 90 км севернее аэродрома Утти, откуда взлетали финские истребители.

Около 11:30 внезапно со стороны солнца советские самолеты подверглись нападению семи или восьми «Фоккеров» D.XXI из состава 4-го отряда LeLv 24. Финские самолеты атаковали с пологого пикирования самолет комиссара эскадрильи Грамоткина. С дистанции 100-150 м финны подожгли его ДБ-3, после чего машина резко направилась к земле. Оборонительный огонь был открыт с большим опозданием и, по всей вероятности, оказался неточным, что, впрочем, не помешало советской стороне занести на свой счет три «Фоккера». Истребители проскочили в нижнюю полусферу, но для повторной атаки не развернулись — очевидно, топлива на них оставалось не так много, либо они не хотели слишком сильно отдаляться от аэродрома. Атака завершилась также внезапно, как и началась, и бомбардировщики, сомкнув строй, продолжила движение к цели.

Спустя примерно 40 минут после боя группа достигла ее. Станция была скрыта легкими облаками и дымкой. Даже несмотря на отсутствие зенитного огня, атаковать ее с высоты 3600 м оказалось весьма непросто. Лишь на четвертом заходе в 12:25 эскадрилья освободилась от бомбового груза (в сумме 70 ФАБ-100, две ФАБ-50, шесть ЗАБ-50). Ответ на немой вопрос — «почему самолеты не снизились?» — может прозвучать неожиданно. Согласно боевым документам того времени (не исключено, что они были подтверждены полигонными испытаниями), при бомбометании ниже высоты 2800-3000 м ожидалось до 30-40% неразрыва, поскольку считалось, что бомба может не перейти в вертикальный полет.

Решение бомбить с большой высоты казалось лишь качеством выполнения боевой задачи, но последующее решение майора Майстренко — возвращаться старым маршрутом — имело фатальные последствия. По всей вероятности, комэск больше опасался «блудежек» над безлюдными просторами Карелии, чем перехватчиков. Потери ориентировки были настоящей болезнью нашей авиации в «зимней войне», но все же, то что могло произойти в результате потери курса, вряд ли имело бы худшие последствия. Без подробных финских данных сейчас трудно сказать, то ли противник це-



ленаправленно ожидал возвращения 3-й эскадрильи, «ведя» ее при помощи постов ВНОС, то ли маршрут случайно вывел советские самолеты на станцию Коуволла, которая, очевидно, являлась основным объектом, прикрываемым «фоккерами» из состава 4/LeLv 24. Результат был одним — в 13:20 советские самолеты вновь подверглись внезапному нападению.

На этот раз финнов было восемь или девять. Зайдя сзади, они вновь внезапно атаковали наше построение. Тактика была старой: пологое пикирование с высоты, превышающей строй ДБ-3 на 15-20 м, заход в мертвый конус, образуемый хвостовым оперением, сближение до дистанции 100-150 м, прицельные очереди по плоскостям, где находились непротектированные бензобаки, и уход в нижнюю полусферу. «Фоккеры» легко избегали огня нижних «кинжальных» установок ДБ, имевших

крайне малые углы обстрела, разворачивались с набором высоты и вновь выходили в атаку. Штурманы бомбардировщиков, наблюдавшие за разворотами «Фоккеров», могли, разве что, грозить их пилотам кулаками — их носовые ШКАСы почти не отклонялись в стороны.

Советские авиаторы мало что могли противопоставить этой тактике. Совершенно очевидно, что им не хватало ни слетанности, ни боевого опыта. Для большинства экипажей 3-й эскадрильи боевой вылет 6 января был вторым. Прикрытие хвостов соседних самолетов отработано не было. Звенья не были разнесены по высоте, из-за чего головное звено в бою не участвовало до тех пор, пока само не подверглось атаке.

С каждой минутой боя огневое противодействие обороняющейся стороны уменьшалось. Финны не имели к этому



«Фоккер» D.XXI лейтенанта Сарванто из состава истребительной эскадрильи LeLv 24. Аэродром в районе Кэннэс, Финляндия, зима 1939-1940 гг.

«Фоккер» D.XXI лейтенанта Совеилуса из состава истребительной эскадрильи LeLv 24. Аэродром в районе Кэннэс, Финляндия, зима 1939-1940 гг.

Художник Сергей Журко



Победы одержанные Йормо Сарванто 6 января 1940 г. были уже не первые: 23 декабря 1939 г. на его счет были записаны два советских СБ, а к концу своей боевой карьеры он одержит 16 побед. Еще две будут поделены с коллегами в соотношениях 1/2 и 1/3.

никакого отношения — просто стрелки-радисты (единственная из трех огневых точек ДБ-3, имевшая возможность принимать реальное участие в бою) не могли длительное время находиться под колпаком своей установки. Набегающий через многочисленные щели поток холодного воздуха (на земле без ветра его температура была около — 30-35 С° делал свое дело. В первую очередь у летчиков переставали действовать руки, т.к. скоба спускового механизма пулемета не давала возможность вести стрельбу, не снимая перчаток! Поскольку в данном случае финны проявили упорство и продолжали атаковать советские самолеты на протяжении более чем 10 мин в исходе схватки не приходилось сомневаться. Почти сразу было сбито левое звено. Затем настала очередь машины командира звена Чугунова, самолетов Майстренко и помощника командира эскадрильи Блинова из головного звена. Горящие бомбардировщики, один за другим, устремлялись к земле, как гигантские факелы. До берега Финского залива дошел лишь ДБ-3 стар-



лейтенант Совелиус также был отнюдь не новичком: 12 декабря 1939 г. он сбил СБ, а 25-го в паре одержал победу над ДБ-3. Всего же на его счету будут записаны 11 побед, еще три будут поделены в соотношении 1/2 и одна 1/4.

шего летчика Агеева. Не уцелел бы и он, если бы не остроумный маневр. Пилот перешел в резкое пикирование и с высоты 3300 м снизился до 350. Посчитав последний вражеский самолет сбитым, пилоты «Фоккеров» повернули назад. Их успех был и без того впечатляющим. Самолет Агеева, не имевший других серьезных повреждений, кроме простреленного руля высоты, дотянул до аэродрома. Без потерь вернулась и другая девятка, левешка до цели и обратно разными маршрутами.

Вопреки расхожему мнению о репрессивном методе разбора любых ЧП в то время, бой 6 января не стал поводом ни к суровым карательным мерам, ни к серьезным расследованиям в области боевых причин произошедшего. Весь экипаж уцелевшего самолета написал краткие отчеты о произошедшем и рацпредложения на перспективу. Они, в частности, содержали высказывания относительно реконструкции носовой и нижней огневых точек в точки башенного типа, перенос бензобаков из крыльев в фюзеляж, а бомбоотсеков в крылья, снаряже-

ния пулеметных лент исключительно трасирующими и зажигательными пулями. Звенья рекомендовалось разносить по высоте и обратить больше внимания на отработку приемов взаимной защиты самолетами друг друга. Насколько все эти советы были воплощены, точнее не воплощены в практику, хорошо известно. От заводов требовалось безостановочное изготовление новых машин, а от летчиков не занятия боевой подготовкой, а осуществление новых боевых вылетов. Результат такого подхода был очевиден. До конца советско-финляндской войны был потерян от боевых причин еще 31 ДБ-3 (14 пропали без вести, 11 сбиты в воздушных боях, шесть сбиты зенитной артиллерией). Общие же потери за время войны составили 74 машины (в т.ч. 27 в рез. небоевых причин), из которых пять стали финскими трофеями. С учетом того, что дальние бомбардировщики совершили около 3500 боевых вылетов (в т.ч. 2530 из состава АОН-1), а финская ПВО располагала не слишком большими силами, уровень потерь можно признать достаточно высоким. Фактически погиб каждый пятый ДБ-3, принимавший участие в войне.

Кое-что необходимо заметить и в адрес финнов. Их описание боя не определяют точного числа принимавших участия в нем «Фоккеров». Если же взять за основу сведения советской стороны (восемь-девять истребителей), то заявка Йормо Сарванто на шесть сбитых машин кажется невероятной. Еще один советский бомбардировщик в этом бою сбил другой ас, Пер-Эрик Совелиус. Сумма в семь машин, по всей вероятности, получилась у финнов с учетом уцелевшей машины Агеева. По данным противной стороны, в этот же день Совелиус сбил еще один ДБ-3. Это мог быть только самолет комиссара Грамоткина, уничтоженный в первом бою. Ничего не говорится в финских описаниях и о потерях либо повреждениях атакующей стороны. Только во втором бою советская сторона претендует на сбитие 5 истребителей.

И все же при всех «но» финская арифметика явно не противоречит действительности, и если историки нашего бывшего противника настаивают на том, что почти все ДБ сбил Сарванто это, в конце концов, их дело. Подводя итог, все-таки необходимо заметить: в самой крупной подтвержденной воздушной победе Второй мировой войны гораздо больше просчетов и недостатков потерпевшей стороны, чем храбрости и мастерства победившей. Видимо, в этом и заключается загадка тройной «шестерки», а также многих других подобных случаев.



История Авиации

History of Aviation

№4/2000



Еще раз о необыкновенной удаче Йормо Сарванто

Хеймо Сироппа (Финляндия),
при участии Игоря Копилоффа
(Финляндия)

Статья Мирослава Морозова «Загадка тройной «шестерки» или необыкновенная удача Йормо Сарванто» (с.м. ИА №1/2000) вызвала неоднозначную реакцию как просто любителей истории авиации, так и среди специалистов. Наряду с гневными отповедями типа: «Как только у Ваших авторов хватает наглости публиковать такую ложь?!..», приходят и отклики, содержащие достаточно взвешенную оценку описанных событий. Особенно интересным нам показался материал, присланный финским историком Хеймо Сироппа, который не только исправляет некоторые ошибки допущенные автором статьи, но и окончательно расставляет все точки над «i», объясняя причины необыкновенной удачи лейтенанта Сарванто.



Согласно приказу, полученному из штаба ВВС в последний день 1939 г., эскадрилья Lelv.24 должна была выделить часть своих сил на прикрытие от авианалетов аэродрома Утти и города Лахти. Выбор пал на 4-е звено, в составе которого насчитывалось шесть самолетов «Фоккер» D.XXI (бортовые номера FR-81, FR-92, FR-97, FR-99, FR-102 и FR-115). Пилотами в этом подразделении, помимо его командира майора Магнуссона, были лейтенанты Совелиус и Сарванто, младший лейтенант резерва Мустонен, старший сержант Иконен, а также сержанты Алхо, Киннунен и Силланпя.

К рассматриваемому периоду времени боевой устав финской авиации регламентировал применение истребителей парами, и небольшое подразделение было поделено соответствующим образом: майор Магнуссон и, как правило, кто-то из сержантов составляли 1-ю пару, лейтенант Сарванто и младший лейтенант резерва Мустонен — 2-ю пару, а лейтенант Совелиус и старший сержант Иконен — 3-ю.

На следующий день, 1 января 1940 г., после встречи Нового Года звено перелетело на аэродром Иоутсено двумя группами. В 10:00 стартовали три самолета и в 11:00 еще два. Шестой истребитель — FR-115 — в это время ремонтировался в мастерских Лаппенранта, но уже 3 января в 08:45 сержант Алхо перелетел на нем на аэродром Утти, куда в тот же день были передислоцированы и остальные машины.

В тот же день, в 13:15 первая пара вылетела на перехват появившегося советского разведчика, но сложные метеословия не позволили обнаружить цель, и в 14:35 оба истребителя вернулись на аэродром. На следующий день пара Сарванто-Мустонен в 10:25 вылетела на патрулирование побережья Финского залива, а спустя два часа на этом рубеже ее сменили Совелиус и Иконен. Затем, спустя час, в 13:25, в небо поднялись сержанты Алхо и Киннунен. Видимо для того, чтобы быстрее ввести в строй призванного из резерва младшего лейтенанта Мустонена, в тот же день с ним на патрулирование снова вылетел Совелиус. Однако пилотам тогда так и не удалось увидеть противника, хотя посты ВНОС не раз отмечали пролет советских разведывательных самолетов. Вероятно, пользуясь собранными их экипажами данными, на следующий день, 5 января, около 40 советских бомбардировщиков (по финским данным — Прим. ред.) нанесли бомбили Миккели. Поднятые по тревоге с аэродрома Утти «Фоккеры» Сарванто, Совелиуса, Мустонена и Иконена опоздали, и к моменту их появления самолеты противника успели скрыться.

После возвращения и дозаправки обе пары вылетели в 12:15 на патрулирование воздушного пространства над побережьем. Хотя и на этот раз пилоты не обнаружили вражеских самолетов, посты ВНОС продолжали периодически засекать советские разведчики.

Их активность насторожила командование и несколько позже к своим коллегам находившимся в воздухе присоединилась пара майора Магнуссона, но так как погода по-прежнему не баловала, то постепенно истребители начали возвращаться на аэродром. К 13:25 все самолеты находились на стоянках. Перерыв на обед был довольно не долгим и лишь в 14:50 «Фоккеры» снова были в воздухе.

Такая интенсивная деятельность не самым благоприятным образом сказывалась на материальной части, стремительно вырабатывавшей ресурс и в связи с этим требовавшей постоянного обслуживания. Поскольку снять с дежурства все звено не представлялось возможным по условиям обстановки, то с согласия командования время от времени истребители по одному перегонялись своим ходом в ремонтные мастерские Лаппенранта, где их в течение ночи ремонтировали, а утром они возвращались к месту базирования. При необходимости, благодаря наличию отлаженной системы связи, отремонтированный истребитель можно было поднять на перехват с аэродрома мастерских. В тот вечер, была очередь «чистить перышки» FR-102 (относившегося, кстати, к 3-й серии D.XXI 1939 г. выпуска), и после окончания патрулирования лейтенант Совелиус перелетел на нем в Лаппенранта.

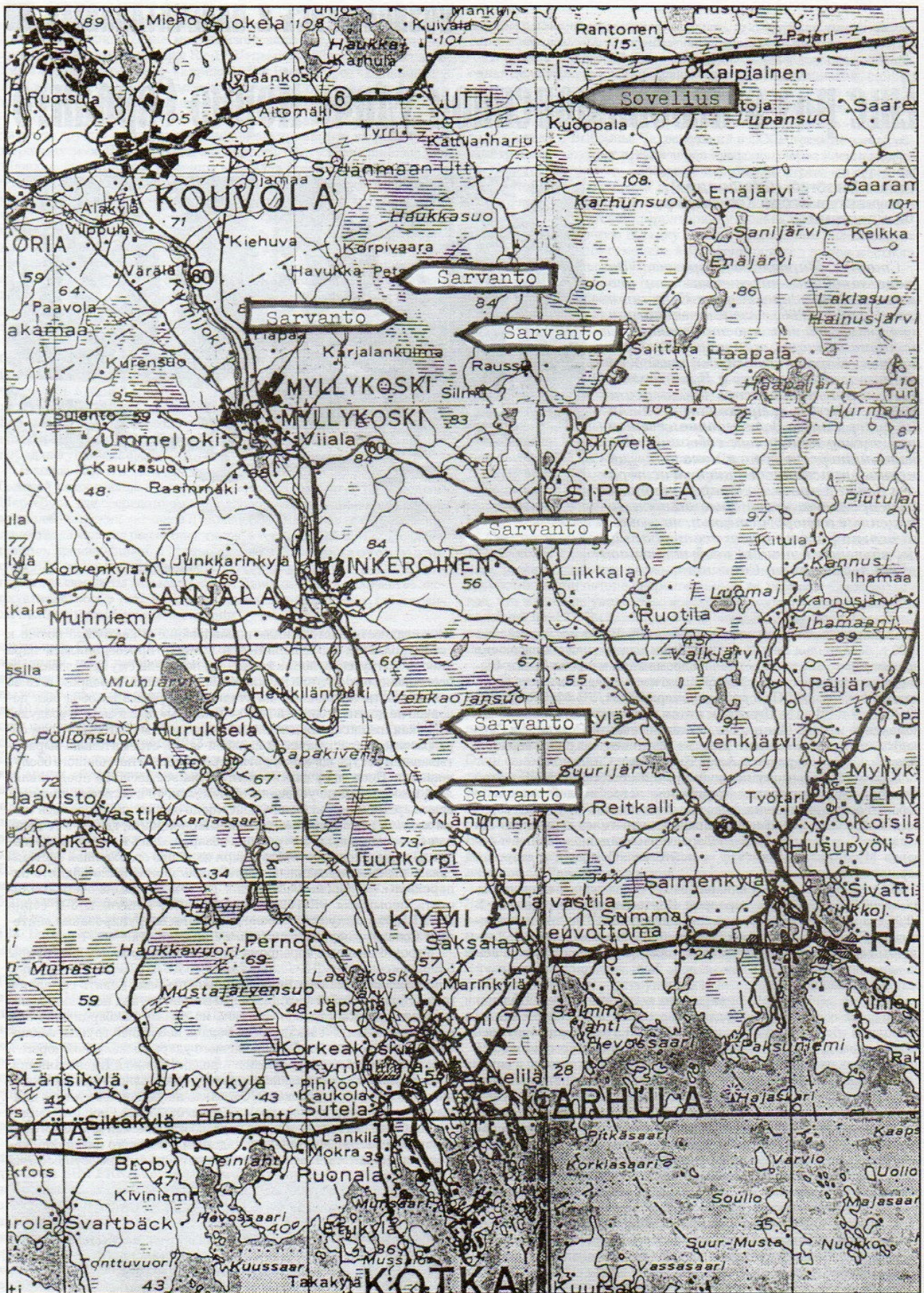
Утром 6 января с аэродрома Кречевицы поднялись две группы бомбардировщиков ДБ-3 из состава 6-го ДБАП. Первая из них, под командованием майора Балашова, насчитывала девять самолетов (из состава 1-й и 2-й эскадрилий), а вторая группа под командованием майора Майстренко состояла из восьми бомбардировщиков из состава 1-й и 3-й эскадрилий. Задача последней группы заключалась в нанесении бомбардировочного удара по железной дороге и промышленным предприятиям в городах Куопио и Пиенксаньяки.

В готовности к немедленному взлету находились три истребителя, но на самолете лейтенанта Сарванто не удалось запустить двигатель, и по тревоге с аэродрома Утти в 09:35 была поднята, видимо, наиболее слабая в 4-м звене пара, возглавляемая младшим лейтенантом резерва Мустоненом, ведомым у которого назначили кого-то из сержантов. Тем не менее, оба летчика быстро осуществили

Боевое расписание 4-го звена Llv.24 на 06.01.1940 г.

FR-81
FR-92
FR-97
FR-99
FR-102
FR-115

младший лейтенант резерва Мустонен
лейтенант Совелиус
лейтенант Сарванто
майор Магнуссон
старший сержант Иконен
сержант Силланпя



Карта-схема мест падения сбитых 6 января 1940 г. советских бомбардировщиков ДБ-3. Из архива Хеймо Сироя.

Схема атаки группы бомбардировщиков ДБ-3 майора Майстренко парой истребителей младшего лейтенанта резерва Мустонена и лейтенанта Совелиуса. Из архива Хеймо Сироя.

взлет и, наводимые постами ВНОС, устремились на перехват. Буквально за семь минут до этого, в 09:28, с аэродрома Лаппенранте стартовал и лейтенант Совелиус на FR-102. Поднявшись на 1000 м, он направился к аэродрому Утти. Отлаженная финнами система связи не подвела, и уже в полете пилот получил по радио сообщение о появлении самолетов противника, которые шли курсом на север от города Котка на высоте 3000 м. Совелиус успел набрать еще 2000 м, когда увидел восьмерку советских бомбардировщиков.

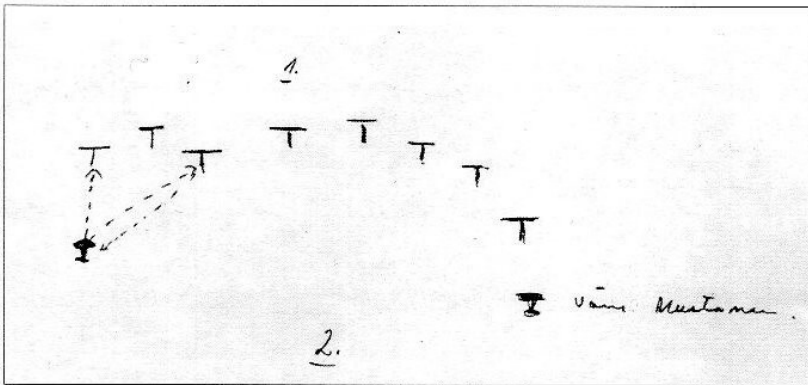
Судя по всему, три финских истребителя почти одновременно пошли в атаку на группу майора Майстренко, правый фланг атаковала пара Мустонена, а левый — Совелиус. Истребитель последнего был поврежден огнем стрелка-радиста ДБ-3, замыкавшего строй, восемь пулевых попаданий пришлось в правую консоль и повредили патронные ленты финского истребителя. Пелле тоже не промахнулся, и после короткой очереди по турели ответного огня больше не было. Подойдя на дистанцию около 100 м, финский пилот несколькими прицельными очередями повредил левый мотор советской машины, и, загоревшись, бомбардировщик перешел в пикирование, а в 10:10 упал вблизи железнодорожной станции Метсопосакки.

После этого Совелиус продолжал атаковать самолеты, шедшие на левом фланге, и после нескольких очередей правый мотор другого ДБ-3 начал дымить. Однако добить его финскому летчику не удалось, часть патронных лент была повреждена, а остальные уже опустели. В этой ситуации Совелиусу ничего не оставалось делать, как повернуть домой, в 10:20 его истребитель приземлился на аэродроме Утти. Пара, возглавляемая Мустоненом, действовала менее удачно и несколько раз попадала под сосредоточенный огонь верхних фюзеляжных огневых точек. Израсходовав весь боекомплект, оба пилота не добились никаких видимых результатов, и в 12:45 вернулись в Утти.

Поднявшаяся в небо в 10:05 пара Совелиус-Иконен получила приказ разделиться, и каждый из летчиков действовал самостоятельно. Кроме того, пара майора Магнуссона была нацелена на перехват тройки СБ, которые, по данным постов ВНОС, шли по маршруту Пюхтя-Элимяки-Лахти-Ловиса. Однако, все четыре истребителя вернулись после безрезультатной погони около 11:00, так как не смогли обнаружить противника.

В это время группа ДБ-3 майора Майстренко ушла в облака, что не позволило постам ВНОС вести за ней дальнейшее наблюдение. В то время как финские истребители приземлялись в Утти, советские бомбардировщики появились над Куопио, на кварталы которого и сбросили часть «фугасок». Хотя человеческих жертв было немного - всего один убитый, ущерб от налета оказался довольно серьезным: оказались полностью разрушены пять зданий, возникло три пожара. Над городом Плексанмяки экипажи семи ДБ-3 освободились от остатков бомбовой нагрузки и повернули обратно. Облака к этому времени начали рассеиваться, и, поскольку возвращались советские самолеты тем же маршрутом, это стало роковой ошибкой для их экипажей - благодаря наличию развитой системы постов ВНОС, финская ПВО этого района была приведена в боевую готовность. Ждали советские бомбардировщики и на аэродроме в Утти.

Самолет Совелиуса в этот момент ремонтировался и, после получения сообщения от наземных постов о возвращении бомбардировщиков, Сарванто стартовал один, так как только что приземлившийся самолет Мустонена был не заправлен. Когда Совелиус увидел, что Сарванто взлетает один, он отдал приказ Иконену стартовать следом. Вскоре, «белая пятерка» Совелиуса была отремонтирована и, не тратя времени на вырубивание, Совелиус взлетел прямо со стоянки. Набирая высоту, он направился на юг. Однако догнать Йормо Сарванто ему не удалось и тот в одиночку атаковал группу советских самолетов. Позже он вспоминал: «Я набирал высоту, направляясь курсом на север, поскольку по радио передали, что группа ДБ-3 уже на подходе. Когда они показались впереди, у меня сжалось сердце — семь больших серебряных бомбардировщиков шли



плотным строем надо мной. Пока я набирал высоту, они отошли от меня примерно на один километр и дав полный газ, я устремился вдогонку. Небо было синее, но блестящее солнце светило мне прямо в глаза.

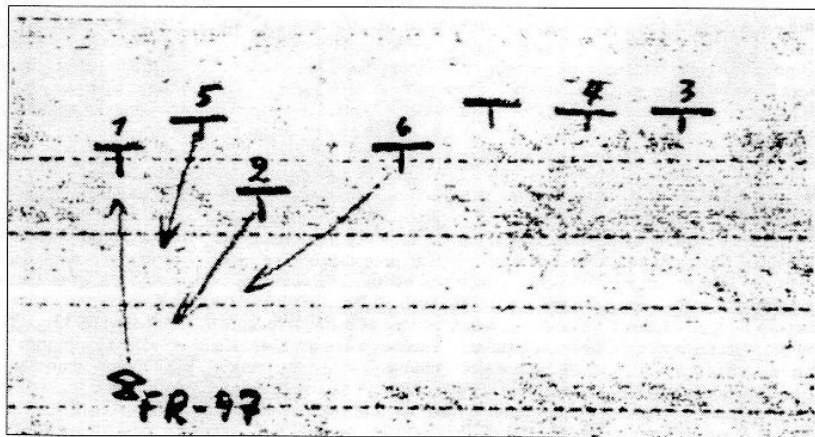
Внезапно красновато-желтые огоньки затрепетали на фюзеляжах, и в мою сторону понеслись пулеметные трассы. Временами слышались удары пуль по самолету, и тогда я начинала ерзать на сидении, пытаясь стать как можно меньше и спрятавшись за широкий мотор.

Я понимал, что любое мое лишнее движение рулями сделает мой истребитель более удобной целью для русских стрелков. Немного отпустив нос «Фоккера» я вывел мушку прицела чуть выше цели на уровне турели бомбардировщика. Короткая очередь воззилась в самолет противника, и его огневая точка замолчала. То же самое произошло со второй и третьей машинами. Теперь по мне вели огонь только четыре стрелка. Это позволило мне сильно сократить дистанцию, наверное, менее чем до 100 м, после чего я прицелился по мотору вражеского бомбардировщика.

Несколько коротких очередей зажгли его. Теперь я смог сосредоточить свое внимание на следующем противнике. Однако, оставшиеся четыре стрелка продолжали стрелять, и я постоянно слышал звуки издаваемые их пулями, попадавшими в мой самолет. В один из моментов я чуть не пророснул вперед, что было бы очень опасно, так как мой самолет мог оказаться на очень небольшом расстоянии от носовых спаренных установок (бомбардировщики ДБ-3 имели во всех огневых точках только по одному пулемету ШКАС — Прим. ред.). В этой ситуации я не имел возможности считать, сколько было сбито машин. Они вспыхивали и падали куда-то вниз.»

Необходимо отметить, что вопреки версии М.Морозова советские экипажи вели интенсивный ответный огонь по атакующему истребителю. Однако на его эффективность оказали решающее влияние три обстоятельства. Первое заключалось в том, что только на трех бомбардировщиках находилось по два стрелка, один из которых мог прикрывать нижнюю полусферу. Это в значительной степени и не позволило «сталинским соколам» организовать достаточно плотную огневую завесу. Немалую роль сыграло и то, что все бомбардировщики были вооружены хотя и высокоскорострельными, но все-таки имеющими недостаточную величину секундного залпа пулетами ШКАС. Наконец, последним фактором сыгравшим немаловажную роль было то, что финский истреби-

Схема атаки группы бомбардировщиков ДБ-3 лейтенантом Сарванто. Из архива Хеймо Сироя.



Самолет Совелиуса в этот момент ремонтировался и, после получения сообщения от наземных постов о возвращении бомбардировщиков, Сарванто стартовал один, так как только что приземлившийся самолет Мустонена был не заправлен. Когда Совелиус увидел, что Сарванто взлетает один, он отдал приказ Иконену стартовать следом. Вскоре, «белая пятерка» Совелиуса была отремонтирована и, не тратя времени на вырубивание, Совелиус взлетел прямо со стоянки. Набирая высоту, он направился на юг. Однако догнать Йормо Сарванто ему не удалось и тот в одиночку атаковал группу советских самолетов. Позже он вспоминал: «Я набирал высоту, направляясь курсом на север, поскольку по радио передали, что группа ДБ-3 уже на подходе. Когда они показались впереди, у меня сжалось сердце — семь больших серебряных бомбардировщиков шли



тель имел звездобразный мотор воздушного охлаждения мало-чувствительный к попаданиям пуль винтовочного калибра.

Проведенный впоследствии анализ событий позволил установить, что первые три победы были одержаны Сарванто за очень короткий срок, поскольку все три сбитых советских самолета упали на южную окраину болота Хауккасуо. Четвертый рухнул на поле вблизи поселка Туркиала. Пятый загорелся над Инкероиненом, но снижался по достаточно пологой траектории и, пролетев 7 км, упал в болото Толппасуо. Шестой ДБ-3 вспыхнул над железнодорожной станцией Пиккусуо и упал на восточную сторону железной дороги, ведущей в город Котка.

«Теперь, когда я вспоминаю о том, что произошло тогда в небе, меня охватывает ужас — ведь я был в смертельной опасности, — продолжал Йорма Сарванто. — Я чувствовала, что устал, хотя должен признать, что после того как мне удалось заставить замолчать часть огневых точек советских бомбардировщиков, временами у меня возникало ощущение, что я нахожусь в тренировочном полете и стреляю по конусу. Причина этого заключалась в том, что советские машины шли по прямой и даже не пытались маневрировать.

В какой-то момент я обнаружил, что передо мной находится один-единственный самолет противника, стрелок которого почему-то не стрелял по моему истребителю. Это меня удивило и я, решив выяснить, в чем дело, подобрался совсем близко. Это было очень опасно, так как оба самолета разделяла дистанция буквально в несколько метров. Внезапная очередь могла оказаться для меня фатальной, но, заглянув в турель, мне показалось, что я вижу стрелка сидевшего без движения в своей огневой точке. Возможно, он был тяжело ранен или убит.

Чуть уменьшив обороты, я отошел назад и, прицелившись по мотору, нажал на гашетку. Однако привычного звука работы пулеметов не последовало. Я попытался перезарядить оружие, но и на этот раз все четыре ствола моей машины молчали. Вражеский самолет шел, как ни в чем не бывало, впереди и помню, что у меня сначала мелькнула мысль воспользоваться пистолетом, а затем разбить пропеллером оперение противника. Впрочем, бросив взгляд на консоли своей машины, представлявшие собой месиво из перебитых труб, изрешеченной фанеры и рваного перкала, ключья которого трепетали на ветру, я понял, что мой «Фоккер» тако-го испытания уже не выдержит. Наверное, мне стало страшно.

Я снизился и начал плавно разворачиваться на высоте 1000 м. Внизу были видны трубы заводов Инкероинена, а дальше в дымке

виднелись Мюлюкоски. Черные столбы дыма поднимались в разных местах, и я знал, что это остатки сбитых мною самолетов. Их было много, но я был таким уставшим, что не стал даже считать их. В горле был ком... Может быть это был страх, который я не чувствовал в бою, но который теперь вновь зашевелился во мне.

Я продолжал осторожно лететь в сторону Утти. Навстречу мне попались два «Фоккера», но я побоялся ответить им на традиционное приветствие покачиванием с крыла на крыло. Не рискнул я выполнить и победную мертвую петлю над аэродромом и пошел на посадку сходу. Тут же выяснилось, что повреждены еще и закрылки, а потому садиться пришлось на повышенной скорости, на которой я буквально влетел на стоянку.

Я вылез из кабины своего самолета, чувствуя себя не слишком хорошо, но находившиеся рядом мои товарищи принялись качать меня с криками «ура!». Мой командир — майор Магнуссон — с неизменной тросточкой, улыбаясь, шел к нам. Я встал по стойке «смирно» и доложил: «Господин майор! Полет на перехват выполнен. Неопытное количество самолетов противника сбито...». Надо сказать, что опасения пилота по поводу состояния его «Фоккера» были не напрасны: техники насчитали в самолете Сарванто 123 пробоины, а сам бой (по данным постов ВНОС) занял всего четыре минуты (с 12:03 до 12:07) и уже в 12:25 истребитель финского аса приземлился в Утти.

Между тем, уцелевший экипаж лейтенанта Агеева недолго был в одиночестве. Первым его догнал «Фоккер» старшего сержанта Иконена, который «расстрелял по советскому бомбардировщику весь боезапас, но без всякого видимого результата». К тому моменту, как у финского летчика закончились патроны, самолеты находились в воздушном пространстве Финского залива над островом Хаапасаари. Подошедший следом лейтенант Совелиус продолжил бой, и, согласно его докладу, он «с дистанции 300 м выпустил по бомбардировщику длинную очередь, в результате чего на вражеском самолете загорелся левый мотор и он начал падать». Надо сказать, что личный состав береговых постов ВНОС, наблюдавший за этой схваткой подтвердил падение советской машины в 12:25 между островами Суурсаари и Лавенсаари. Правда, на этот раз финны ошиблись.

Обследование мест падения бомбардировщиков сбитых над материковой частью позволило установить, что все ДБ-3 полностью разбились. Двое членов их экипажей выбросились с парашютами, третий пилот сбитого самолета, упавшего вблизи местечка Хеи-

ноя, Г.Ф.Никулин, повис на березе, но ему удалось удачно спуститься и пройти около 20 км, пока он не был задержан поисковой группой. Второй, которому удалось выпрыгнуть из горящей машины, был капитан М.В.Молородов.

О том, что было дальше, вспоминает Арне Мякела, служивший в то время в полиции города Каргула: «Во второй половине дня пришло известие, что один самолет упал в болото, и я вместе с одним из сослуживцев и крестьянином, у которого была лошадь с телегой, выехал на место. Ехали мы довольно долго. Мороз был довольно крепкий, к вечеру было уже -31-32°C. Когда мы подъехали к болоту, то заметили, что самолет еще горит. Рядом с обломками лежали тела двух мертвых русских летчиков с парашютными сумками за спинами. В результате падения они пробили лед примерно на полметра. Парашюты были не раскрыты и находились в парашютных сумках. Видимо они даже не пытались прыгать. Самолет был полностью разрушен. Одно крыло было целое, так как он упал на открытое место, где было мало деревьев. Я прошел вдоль него, измеряя его длину шагами и у меня получилось примерно 11 м. Около самолета что-то горело, видимо бензин. Нам ничего не оставалось, как только извлечь из болота мертвых летчиков. Они были уже окоченевшие, и мы долго мучались, выпрямляя их перед тем, как положить на телегу.

На следующее утро умерших забрали военные. Когда они затем поехали к самолету, я не был с ними, но знаю, что им удалось взять в плен русского капитана. Как выяснилось позже, он видел нас, обследовавших остатки самолета и выпрямлявших тела его погибших товарищей. Мы же не имели представления о том, что кто-то из летчиков мог остаться в живых. Двигаться он почти не мог, так как у него была сломана нога. Военные, найдя его, привезли в больницу Каргула. Хотя он был хорошо одет, но мысль о том, что ему пришлось провести ночь в крепкий мороз со сломанной ногой, а он, видя нас, не попросил помощи, не выдал себя и остался в живых, до сих пор вызывает во мне чувство ужаса и одновременно уважения к мужеству и самообладанию этого человека...». Из этого же экипажа пытался спастись на парашюте еще один авиатор, но, видимо, он прыгал уже находясь на малой высоте и купол его парашюта не успел раскрыться...

Найденные трупы пяти членов экипажей остальных советских бомбардировщиков были перевезены в сарай, находившийся на кирпичном заводе в Юурикорпи, а уже на следующий день их похоронили в братской могиле на окраине Уронлампи. Из них лишь двух — капитана В.И.Блинова и старшего сержанта В.С.Бугаева — удалось идентифицировать по найденным при них документам. Позже лейтенанты Сарванто и Совелиус встретились в Коувала со взятым в плен лейтенантом Г.К.Никулиным.

В заключение хотелось бы отметить, что несмотря на целый ряд неблагоприятных обстоятельств самым непосредственным образом повлиявшим на исход этого боя, определяющим из них оказалось именно решение майора Майстренко возвращаться прежним маршрутом, что закономерно привело к разгрому его группы. Безусловно, сейчас уже трудно понять причины, побудившие советского ведущего избрать этот путь, но возможно, наряду с жела-

Список экипажей 6-го дальнебомбардировочного полка не вернувшихся из боевого вылета 6 января 1940 г.

1-я эскадрилья

лейтенант Г.К.Никулин*,
старший лейтенант Д.М.Дуболазов,
сержант С.С.Скоробогатый

лейтенант И.А.Князев,
лейтенант В.И.Рапота,
старший сержант Н.И.Винник,

лейтенант А.С.Скосарев
старший лейтенант М.И.Тимошенко,
младший сержант Н.И.Лукашенко,

3-я эскадрилья

майор В.Д.Майстренко,
капитан М.Н.Харитонов,
старшина А.А.Алексеев,
младший сержант Н.Г.Запрудский,

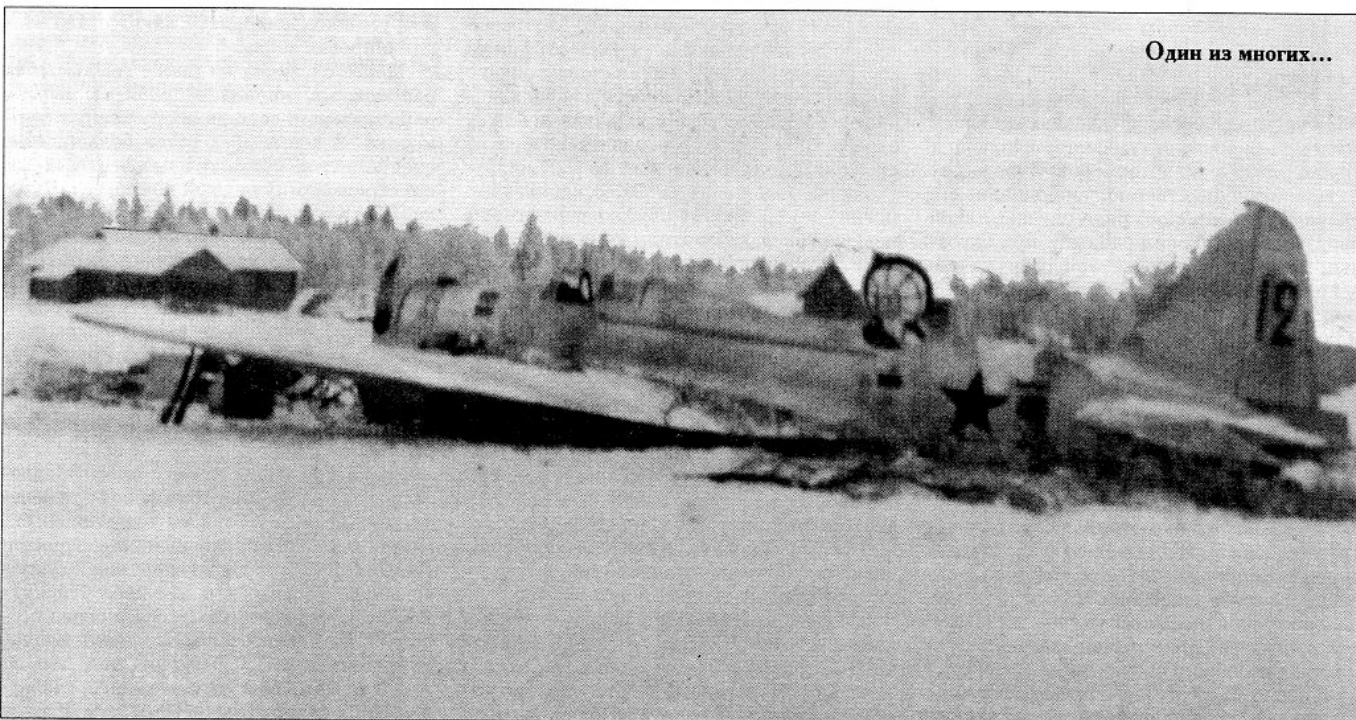
старший политрук П.И.Грамоткин,
лейтенант В.Н.Голубев,
старшина П.И.Киселев,

капитан В.И.Блинов,
капитан М.В.Молородов*,
старший сержант В.С.Бугаев,
младший сержант П.М.Склябочкин,

старший лейтенант В.С.Чугунов
старший лейтенант Н.И.Францев,
сержант Н.А.Кремнев,
младший сержант М.И.Линдаренко.

* Взят в плен.

нием свести к минимуму угрозу потери ориентировки над незнакомой местностью, он надеялся на сложные погодные условия (сильную облачность), которые затруднят перехват его бомбардировщиков финскими истребителями. Однако его расчеты не оправдались. В то же время девятка майора Балашова, не понесла потерь от воздействия финской ПВО, и в полном составе вернулась на базу, что в немалой степени объясняется решением ведущего возвращаться другим путем.



Один из многих...