

192

# МИР АВИАЦИИ

AVIATION WORLD MAGAZINE





## ВВС Финляндии в Зимней войне

Когда 30 ноября 1939 года Сталин бросил красноармейцев на доты линии Маннергейма, он рассчитывал "малой кровью, могучим ударом" покончить с

в г.Утти. Для действий по ближним тылам вероятного противника предназначался 4-й авиационный полк (LeR-4) со штабом в г.Иммола. Полки, в свою оче-

### К 30 ноября самолетный парк ВВС Финляндии составляли:

авиаполк	авиагруппа	тип самолета	количество	Место базирования
LeR-1	LLv-10	Фоккер CX	13	г.Лаппеенранта г.Суур-Мерийоки н.п.Лайкко н.п.Лайкко г.Вяртсиля (2 эск.) север страны В распоряжении командования
		Фоккер CX	13	
	LLv-14	Фоккер CV-E	7	
		Фоккер CX	4	
	LLv-16	Блэкберн "Райпон" IIF	9	
		Юнкерс K-43 (поплавковый вариант шведского производства)	5	
LeR-1		Фоккер D-XXI учебно-тренировочные и связанные самолеты, в т.ч. 2 Fi-156 "Шторх"	3	
			19	
LeR-2	LLv-24	Фоккер D-XXI	36	г.Иммола г.Иммола н.п.Раулампи
	LLv-26	Глостер "Геймкок"-II Бристоль "Бульдог" IVA	9 10	
LeR-4	LLv-44	Бристоль "Бленхейм" Mk.1	8	обе группы на аэродроме Луонетьерви
		Бристоль "Бленхейм" Mk.1	6	
	LLv-46	Авро "Энсон" Mk.1	3	
		Итого	145	
		Из них боеготовых	115	

независимостью Финляндии, уготовив ей судьбу, которая вскоре постигла прибалтийские государства. Однако, финны оказали ожесточенное сопротивление как на земле, так и в воздухе, а Красной Армии пришлось расплачиваться крупными жертвами и потерями за авантюризм "величайшего полководца всех времен и народов". Одной из причин столь тяжелых последствий была недооценка высшим руководством страны и РККА вооруженных сил Финляндии - уровня их боевой подготовки и намерения солдат сражаться до конца, отстаивая независимость своей Родины. Это в полной мере касается и финских ВВС.

В предлагаемой статье автор сделал попытку рассказать о том, что представляла из себя военная авиация Финляндии накануне и в ходе конфликта и о ее участии в боевых действиях.

В 1939 г., накануне войны, финские ВВС подверглись серьезной реорганизации. Ко времени конфликта административно они подчинялись министерству авиации в Хельсинки, а в оперативном отношении командованию сухопутных войск. Организационно боевые силы ВВС Финляндии разделялись на три полка (Lentorynnementti - LeR). На 1-й авиаполк (LeR-1), штаб которого находился в г.Суур-Мерийоки, возлагалась задача непосредственного взаимодействия с войсками. Оборона воздушного пространства страны была возложена на 2-й авиаполк (LeR-2). Штаб его располагался

в г.Утти. Для действий по ближним тылам вероятного противника предназначался 4-й авиационный полк (LeR-4) со штабом в г.Иммола. Полки, в свою оче-

редь, подразделялись на группы (Lentolaivue - LLv), а группы - на эскадрильи.

Для действий на морском театре предназначались две отдельные группы: LLv-36 и LLv-39.

LLv-36 имела шесть "Райпонов" в варианте поплавкового гидросамолета и находилась в районе населенного пункта Каллвик.

LLv-39 имела всего два поплавковых K-43, переданных из LLv-16. Машин базировались на Аландских островах, что являлось, вообще-то, нарушением договора о демилитаризации Аландов, согласно которому на архипелаге запрещалось держать войска, военную технику, материалы и т.д.

Сразу после войны советская историография начала утверждать о наличии у финнов около пятисот боевых самолетов. Правда, в более поздних публикациях это число снизили до двухсот шестидесяти.

Подготовка военных летчиков осуществлялась в авиашколе (г.Каухава) и в учебной авиагруппе TLLv-36 (г.Сантахамина, где находилась и школа авиамехаников). Парк учебных самолетов был весьма разнообразен. Применялись машины: германского производства - Фоккер-Вульф FW44J "Штиглиц" (FW44 Stieglitz), чехословацкого - Аэро А-32 и Летов S-218A (Letov S.218A), английского и финского - Де-Хевилленд "Мот" (De Havilland DH-60 Moth); а также самолеты

Александр КОТЛОБОВСКИЙ  
Киев

местной разработки - "Туйску" (Tulsku), "Сааски", "Виима" (Viima) и "Котка" (Kotka). С началом военных действий часть этих аппаратов была передана в боевые подразделения для использования в качестве связных.

Своеобразным резервом военно-воздушных сил была местная авиакомпания "AERO OY.". После начала войны она передала в военную авиацию по два пассажирских самолета Юнкерс Ju 52/3м (Junkers Ju 52/3m) и Юнкерс F-13 (Junkers F-13). Кроме того, в ходе военных действий в интересах ВВС использовались два Дугласа DC-2 (Douglas DC-2) и два Де-Хевилленда DH-89А "Драгон Рапид" (De Havilland DH-89A Dragon Rapid). Резервом было также общество авиационной обороны, где под руководством военных летчиков осуществлялась первоначальная летная подготовка на "мотах". Наряду с этим из частного сектора для использования в качестве связных были мобилизованы еще один "мот" и одна Сессна С-37 (Cessna C-37).

Часть авиатехники закупалась за границей, другая - выпускалась на заводе государственной компании Valmet (Valtion Lento konehdas) в г.Котка, где также производился и ее капитальный ремонт. За предвоенное десятилетие, с 1929 г. по 1939 г., там было выпущено около двухсот боевых и учебно-тренировочных самолетов.

Таков был авиационный потенциал финнов в предверии драматических событий зимы 1939-40 годов.

С началом боевых действий самолеты 1-го авиаполка перелетели на полевые аэродромы, где ими велись разведка советских позиций в прифронтовой зоне, бомбардировки, связные полеты и т.д.

Машины полка, в первую очередь Фоккер CX (Fokker CX), применялись и для выполнения штурмовых задач. Надо отметить, что в боях выявилась весьма высокая живучесть самолетов этого типа.

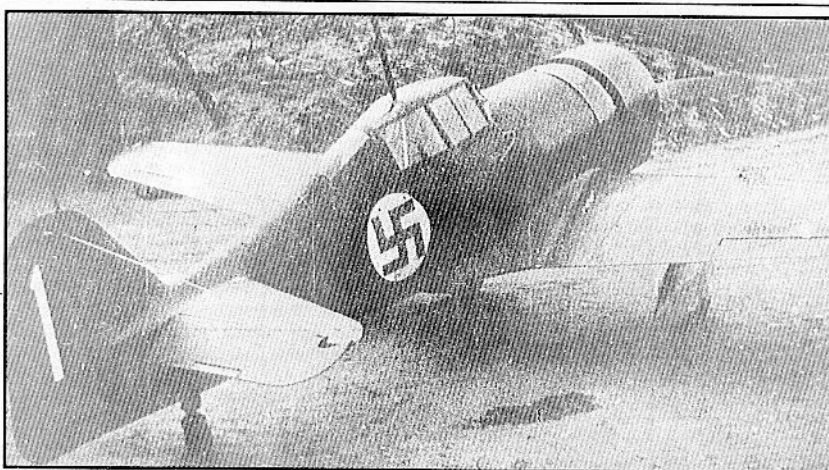
Группа LLv-12 взаимодействовала с войсками II армейского корпуса финнов, воевавшего на Карельском перешейке. Там же дислоцировалась и группа LLv-14, поддерживавшая части III армейского корпуса.

Как уже упоминалось, группа LLv-16 была вооружена поплавковыми гидросамолетами. Надо сказать, что автору не удалось найти никаких данных о действиях эскадрильи "юнкерсов". Можно лишь предположить, что они осуществляли единичные разведполеты против сил Северного флота, а затем применялись для различного рода транспортных перевозок.

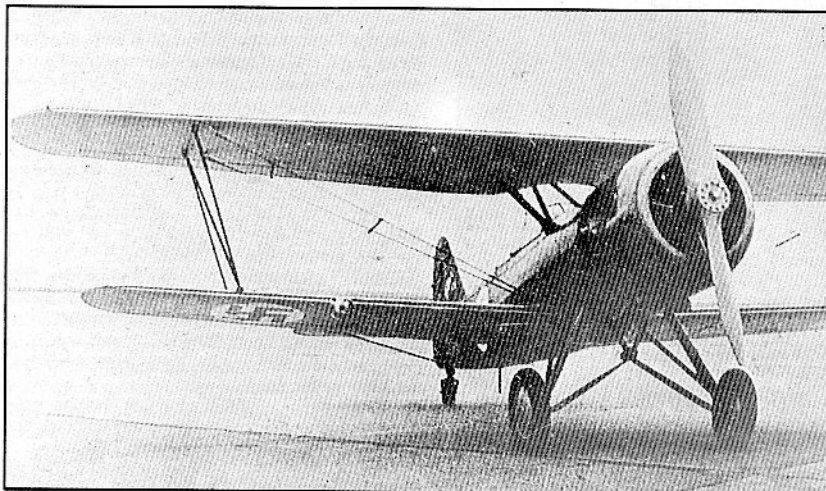
Что касается "райпонов", то на них с замерзанием гидроаэродрома в Вяртсиле заменили поплавки лыжами и стали действовать против войск Красной Армии, наступавших на участке между Ладожским и Онежским озерами.

Первые боевые полеты показали, что матчасть LeR-1 устарела и имеет крайне мало шансов уцелеть при встрече с советскими истребителями И-16 и И-153.

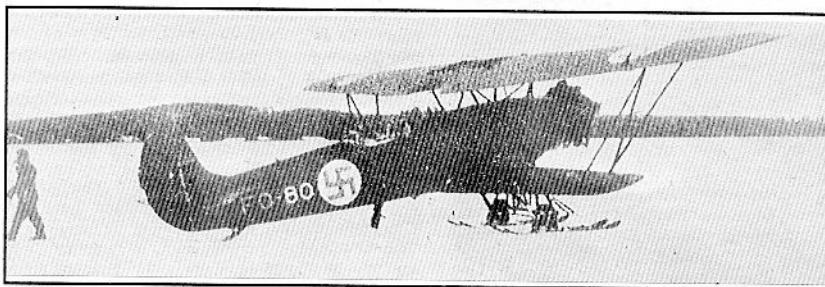




Истребитель Фоккер D-XXI  
Fokker D-XXI fighter



Разведчик Фоккер CX  
Fokker CX reconnaissance plane



Разведчик Фоккер CV-E  
Fokker CV-E reconnaissance plane

Экипажи "фоккеров" и "райпонов" надеялись только на живучесть своих машин, которая оказалась весьма неплохой. Кроме того, летчиков выручали имитация подбития своего самолета и уход на бреющем полете. Боевые вылеты полка пришлось почти полностью перенести на ночное время. Если же возникала необходимость послать в дневное время за линию фронта одиночный разведчик, то ему давалось весьма сильное истребительное прикрытие - до шести самолетов. Без подобного эскорта днем летали лишь в плохую погоду.

В ходе боев группы полка понесли серьезные потери. Так, ко времени окончания конфликта часть имела шестнадцать исправных CX и шесть - CV-E. Правда, за этот период LeR-I пополнился и новыми самолетами. Три CV-E, полученные из Швеции, были направлены в LLv-16. LLv-12 получила из группы LLv-26 (первооружавшейся на "фиаты") восемь "гладиаторов", а LLv-14 - шесть.

\*\*\*

Перед истребителями 2-го полка (LeR-2) стояла первоочередная задача по прикрытию крупных населенных пунктов страны, важных магистралей, военных и промышленных объектов стратегического значения. Выполнение этих заданий затруднялось крайней малочисленностью самолетного парка, не способного противостоять количественно превосходящим силам советских ВВС. Кроме того, обстоятельства войны вынуждали использовать скудные силы полка для выполнения штурмовых задач, а также сопровождения своих разведчиков и бомбардировщиков.

Налеты советской авиации начались с первого же дня конфликта: уже в 8 часов утра 30 ноября ВВС РККА сбросили первые бомбы на столицу и другие города Финляндии. Финские истребители из-за плохой погоды оставались на земле. На следующий день налеты на Хельсинки повторились. Ударам советских бомбардировщиков также подверглись аэродромы в Иммоле и Суур-Мериоки, где базировались "фоккеры" группы LLv-24, принявшей на себя основную тяжесть борьбы в воздухе. Погодные условия 1 декабря были несколько лучше, чем днем раньше, и истребители группы вылетели на перехват. Завязались воздушные бои. В этот же день зарегистрирована первая победа в истории финских ВВС: лейтенант Эйно Луукканен встретил в районе Выборга пару СБ и сбил один из них. Всего же к концу второго дня боев группа, как утверждают западные источники, сбита десять советских самолетов. Но в результате недостаточно отработанного взаимодействия с собственной ПВО подразделение потеряло от огня финских же зенитчиков один истребитель.

Весь декабрь, несмотря на посредственные метеоусловия, налеты советской авиации продолжались, поэтому группа все время находилась в боях. За этот период было зарегистрировано еще тридцать шесть побед. Все сбитые самолеты являлись бомбардировщиками. К концу года две эскадрильи были перебазированы на новый аэродром - Иовтано. С первых дней января 1940 г. погода кардинально улучшилась. В связи с этим обеими сторонами было существенно увеличено число самолето-вылетов, и воздушные бои приняли более ожесточенный характер.

6 января произошел наиболее знаменитый, с точки зрения финнов, воздушный бой. В этот день пара "фоккеров" в составе ведущего - капитана Йормы Сарванто и ведомого - капитана Пера-Эрика Совелиуса встретила семерку бомбардировщиков ДБ-3, шедших без истребительного прикрытия. Встреча закончилась для советских самолетов трагически: Сарванто сбил шесть машин, а седьмая стала добычей Совелиуса. Дело происходило в районе города Куопио. В советских источниках по поводу этого боя, как и о многих других, ничего не говорится, поэтому данные

об этом эпизоде пока односторонние. Некоторые западные авторы утверждают, что бомбардировщики были невооружены. Кроме того, в советской литературе говорится о недостаточной живучести многих типов самолетов ВВС РККА того времени. В частности, отмечается отсутствие протектирования топливных баков и системы заполнения их инертным газом.

В тот же день одержал свою вторую победу лейтенант Луукканен. Надо сказать, что основной мишенью финских истребителей были бомбардировщики и разведчики, но не истребители. Это связано с численным и качественным превосходством советских самолетов этого класса (особенно И-16 последних серий) над D-XXI. Поэтому финское командование запретило на "фоккерах" ввязываться в бои с истребителями противника. Наиболее рациональным было использование скудных сил LLv-24 именно против бомбардировщиков.

Однако не все финские летчики подчинились приказам своего командования. В январе в боях с советскими истреби-

телями группа потеряла двух своих асов: 19 января был сбит сержант Петти Тилли, имевший пять побед, а 30 января - лейтенант Яакко Вуорела, за которым числилось шесть сбитых самолетов. 28 февраля, за две недели до окончания конфликта, погиб третий ас - лейтенант Хуганантти. Свою последнюю победу он одержал, таранив, как утверждается, советский истребитель.

В феврале группа продолжала отражать налеты советских бомбардировщиков.

В марте LLv-24 приняла участие в боях за Выборг, притом в последнюю неделю войны она перенесла свои усилия на штурмовые действия против советских войск.

За время войны группа потеряла двенадцать "фоккеров", из них половину - в боях, а остальные - в результате различного рода летных происшествий. В строю было двадцать девять машин, из них двадцать две исправные.

К исходу боев в группе LLv-24 насчитывалось десять летчиков, одержавших пять и более побед, т.е. ставших асами. Ниже приводятся их имена и число побед.

Капитан Йорма К.Сарванто - 13

Ст.сержант Виктор Пьетса - 7,5

Капитан Пер-Эрик Совелиус - 7

Ст.сержант Келло Вирта - 7

Лейтенант Тату Л.Хуганантти - 6

Лейтенант Яакко Вуорела - 6

Капитан Йорма Кархунен - 5

Майор Г.Е. Магнуссон - 5

(командир LLv-24)

Сержант Пентти Т.Тилли - 5

Ст.сержант Ирве О.Туркка - 5

Упомянутый выше лейтенант Луукканен одержал за время конфликта две персональные победы и одну - в группе.

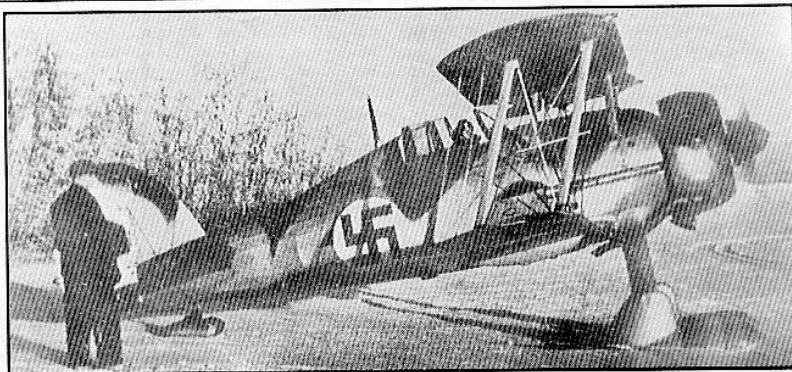
Другим подразделением полка, как уже отмечалось, была группа LLv-26, вооруженная устаревшими "бульдогами". В ходе боев она одиннадцать раз меняла места своего базирования.

Успехов никаких пока не было. Лишь в феврале "бульдогам" удалось одержать одну единственную победу - сбить СБ.

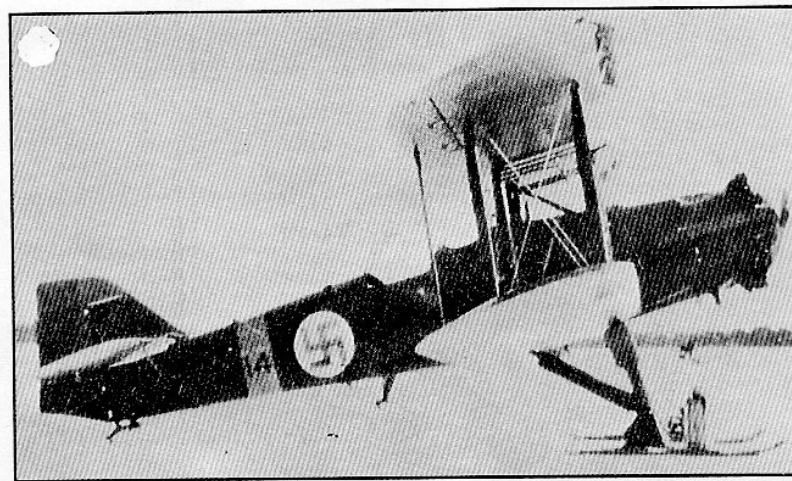
В этом же месяце началось перевооружение: подразделение начало получать первые "Гладиаторы". "Бульдоги" же были переданы в учебно-тренировочный полк TLvR-2. Одну из первых побед на новой технике одержал 2 февраля старший сержант Ойва Туоминен, сбивший в бою два И-16. (Ранее он был откомандирован в LLv-24, где на "Фоккере" одержал одну личную и одну групповую победы. К концу войны на счету Туоминена числилось восемь побед.)

Однако "Гладиаторы" несли серьезные потери, и, как уже отмечалось, в начале марта четырнадцать уцелевших машин этого типа были переданы в 1-й авиаполк (LeR-1). Группа начала перевооружаться на итальянские истребители Фиат G.50 "Фрешия" (Fiat G.50 Freccia). Первый из них прибыл в подразделение 11 февраля. Победа на "фиатах" была достигнута 26 февраля, когда лейтенант Пугакка сбил И-16. На счету его же звена был и последний в этой войне успех группы - сбитый 11 марта ДБ-3. К концу боев, кроме Туоминена, в группе был еще один ас, лейтенант Урхо Неминен, одержавший пять побед на "гладиаторах". (Пугакка сбил четыре самолета). Всего за время боев группа одержала более двадцати побед. На последний день войны подразделение имело 26 "фиатов", из них четырнадцать боеготовых.

С прибытием из Франции тридцати истребителей Моран MS-406С1 (Morane-Saulnier MS-406С1) в полку была организована еще одна группа, LLv-28, которой командовал майор Нило Юсу. Подразделение вступило в бой 4 февраля в районе Выборга и действовало с трех аэродромов: Саакилаа, Холлола и Утти. Его основной задачей было отражение налетов советской авиации. Кроме того, в последнюю неделю боев самолеты группы прикрывали истребители LLv-24, действовавшие в качестве штурмовиков. Итог боевой работы LLv-28: 259 боевых вылетов, 28 проведенных боев, 16 подтвержденных и 4 предположительные победы. Наиболее результативным летчиком стал лейтенант Кару, сбивший три самолета. В боях группа потеряла один самолет, и десять были серьезно повреждены. Ко времени прекращения конфликта в LLv-28 оставалось двенадцать боеготовых истребителей.



"Гладиатор" Mk.I из шведской авиафлотилии F-19. Январь 1940 г.  
Gladiator I of the Swedish Flygflottilj 19. January 1940



Самолет "Котка" финского производства  
Aircraft Kotka produced by Finnish factory

Всего за время войны через полк LeR-2 прошло 142 самолета пяти различных типов. Проведено 493 воздушных боя, в которых, как утверждается, было сбито 293 советских самолета. Кроме того, полку записано еще пятьдесят предположительных побед. Потеряно двадцать девять машин, и сорок одна получила крупные повреждения. В боях погибло пятнадцать летчиков, и шестнадцать было ранено.

Напряженную работу вели бомбардировщики 4-го полка (LeR-4). Они наносили удары по скоплениям советских войск вокруг Ленинграда, по портовым сооружениям и вмержшим в лед кораблям Балтийского флота, а также по советским военным объектам в Эстонии. Были также предприняты попытки совершить налеты на Ленинград, которые после понесенных потерь больше не предпринимались. Отмечены также полеты в направлении Мурманска с целью разбрасывания листовок. На заключительном этапе конфликта часть действовала исключительно в районе Выборга.

Ввиду интенсивного боевого применения полк нес серьезные потери. Так, к концу года в группе LLv-44 осталось лишь пять "бленхеймов", которые она передала в LLv-46. Взамен получила десять прибывших к тому времени из Англии бомбардировщиков "Бленхейм" Mk.IV (Blenheim IV). С получением в феврале 1940г. отсюда же двенадцати бомбардировщиков "Бленхейм" Mk.I в составе полка было сформировано еще одно подразделение-группа LLv-42. Однако, как можно судить по имеющимся данным, эта группа не успела принять участия в боях из-за незавершенного процесса подготовки экипажей.

За время боев LLv-44, как и LLv-46, совершили 423 боевых вылета, сбросив 113 тонн бомб. Было сбито семь "бленхеймов", из них четыре - Mk.IV. Три Mk.IV получили серьезные повреждения. Еще одиннадцать машин было потеряно по другим причинам. К концу боевых действий полк имел двадцать девять бомбардировщиков, из них боеготовых всего лишь одиннадцать. В ходе боев в группе LLv-44 применя-



ли в качестве ночного бомбардировщика транспортный самолет Дуглас DC-2, полученный от шведов.

\*\*\*

Морские эскадрильи, LLv-36 и LLv-39, выполняли патрульные полеты над Финским и Ботническим заливами, а также Аландским морем, пытаясь воспрепятствовать действиям советских

подводных лодок. Кроме того, "юнкерсы" из LLv-39 занимались транспортными перевозками. Один из патрульных самолетов был сбит зенитным огнем советской подводной лодки С-1. С наступлением ледостава на "районах" из LLv-36 поплавки были заменены на лыжи, и самолеты начали действовать на сухопутном направлении. В марте 1940 г. эта

группа получила пополнение в виде двух прибывших из Швеции FK-52.

Транспортные самолеты действовали, главным образом, в интересах командования ВВС, а также авиачастей.

Определенные потери понесли самолеты связи. Так, из имевшихся полтора десятков "мотов" к концу войны осталось восемь.

Большая работа была проведена в авиашколах и учебных частях: в ходе Зимней войны было подготовлено около пятисот новых летчиков и почти двести наблюдателей.

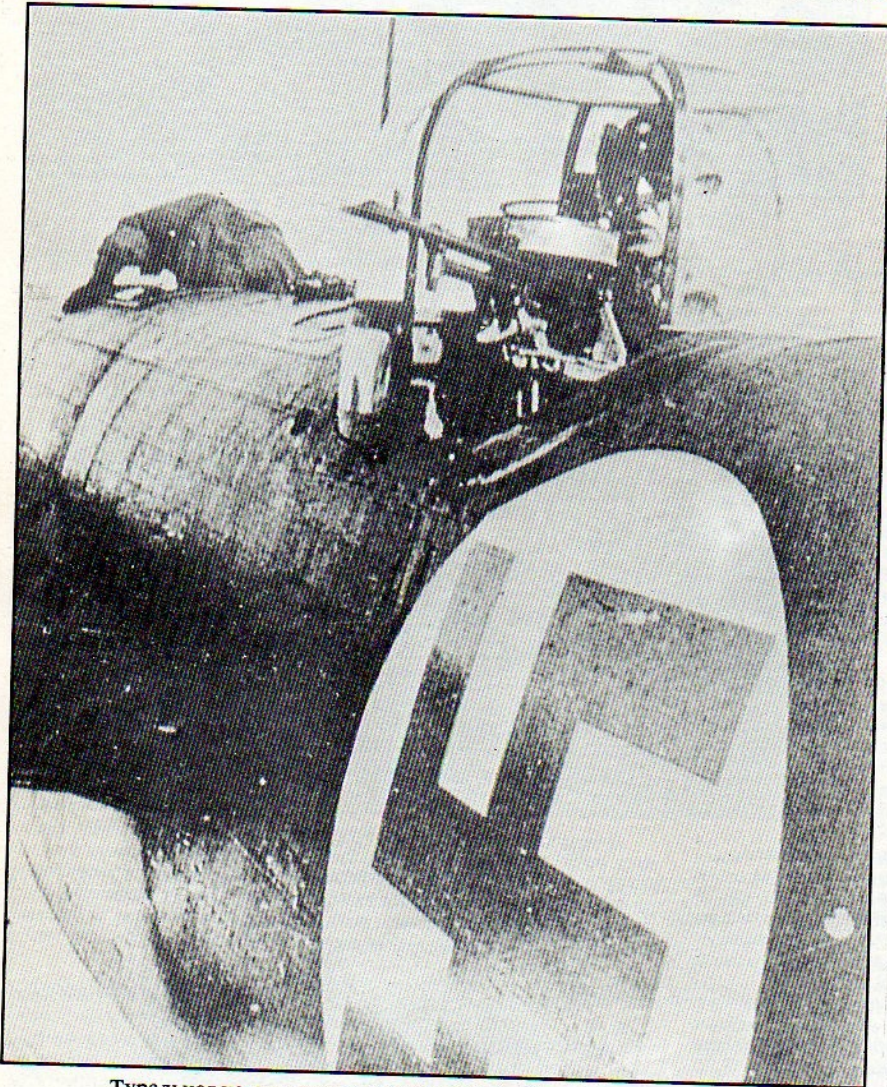
\*\*\*

Особо нужно отметить ту поддержку, которую оказали многие страны мира маленькой Финляндии, борющейся за свою независимость с могучим соседом. Иностранные летчики в первую очередь оказывали помощь тем, что перегоняли туда из других стран различную авиатехнику. Ряд зарубежных летчиков-волонтеров приняли участие в боях в составе финских авиачастей. Так, в LLv-26 на "физатах" воевала группа итальянцев. Один из них, сержант Манзоччи, погиб, разбившись при вынужденной посадке на замерзшее озеро. В LLv-24 в последней фазе конфликта сражались датские летчики. Двое из них одержали победы в боях: И.Ульрих - три, а Е.Фрийс - две. К сожалению, датчанам не удалось проявить подобные бойцовские качества при отражении гитлеровской агрессии против их страны, последовавшей вскоре после окончания советско-финляндской войны.

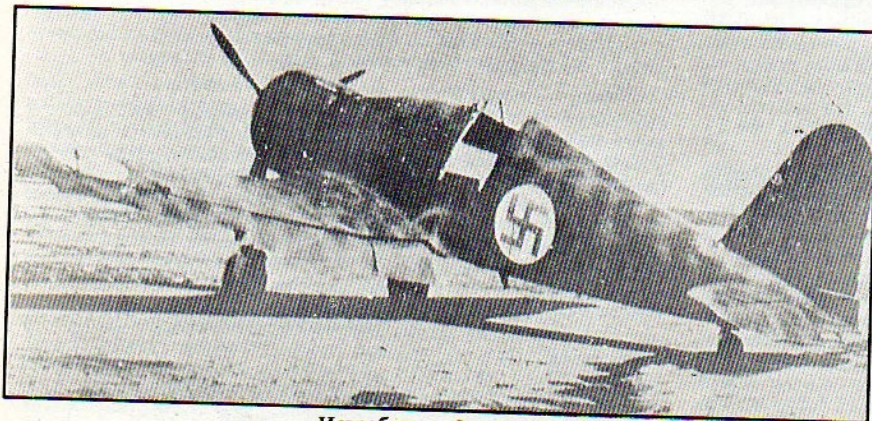
В ходе боев на авиабазе Холлола было сформировано подразделение (группа LLv-22), состоящее из летчиков-иностранцев: англичан, канадцев, американцев, датчан, поляков и испанцев. Группой командовал финский офицер, капитан Эрkki Хейнилаа. Она предназначалась для действий на истребителях Брюстер В-239 (Brewster В-239), сорок четыре экземпляра которых были закуплены в США. Первый из них прибыл в Финляндию 20 февраля 1940 г. Однако следующая партия из пяти машин прибыла в страну буквально накануне перемирия. Поэтому участия в боях группа не принимала и после войны, летом того же года, была расформирована.

Особое место занимает поддержка Швеции. Правительство этой страны, встревоженное развитием событий, увидело в них потенциальную угрозу для себя и решило оказать посильную помощь соседу. Законы Швеции, несмотря на ее нейтралитет, разрешали военнослужащим армии страны служить на добровольной основе в вооруженных силах других государств и принимать участие в военных действиях. В этой связи было сформировано подразделение, состоящее из летчиков-волонтеров. По шведской классификации оно получило наименование "Авиафлотилия-19" (Flygflottilla F-19). Командиром был назначен майор Уго Бекхаммар. На вооружении части было семнадцать самолетов: двенадцать истребителей Глостер J8 "Гладиатор" Mk.I (Gloster J8 Gladiator I), четыре бомбардировщика Хоукер "Харт" В-4А (Hawker Hart) и один транспортный.

11 января 1940 г. флотилия прибыла в Финляндию. У финского командования она получила обозначение LeR-19. Часть действовала на севере страны, в Лапландии. Базировалась она на льду замерзшего озера Кеми. Несколько по-



Турельная установка с пулеметом "Льюис" на "Бленхейме" Mk.I  
Lewis gun mounted on Blenheim Mk.I



Истребитель Фиат G.50  
Fiat G.50 fighter



уже майор Бекхаммар рассредоточил группу по отдельным площадкам с целью максимально охватить возможный район боевых действий и уменьшить ее уязвимость от ударов авиации РККА.

Первый день начался неудачно: из-за ограниченных размеров полосы на озере столкнулись два "харта", что сразу уменьшило потенциал флотилии. Только в феврале для восполнения потерь из Швеции прибыл еще один самолет того же типа. "Харты" поначалу действовали днем, под охраной "гладиаторов". Однако прикрытие не всегда было возможно, из-за чего угроза быть сбитыми для устаревших разведчиков резко возросла. Вскоре один из них, подбитый огнем советской зенитной артиллерии, совершил вынужденную посадку на территории противника. Однако шведы этот случай предусмотрели: экипажу, имевшему с собой лыжи, удалось уйти к своим. После этого "харты" перешли исключительно к ночным действиям. "Гладиаторы" осуществляли оборону объектов в Лапландии, а также сопровождение своих бомбардировщиков. Шведские истребители на равных дрались с И-15 бис и И-153. Однако И-16 являлся для них более серьезным соперником. Из двенадцати сбитых советских самолетов, о которых заявили шведы, было шесть истребителей и столько же бомбардировщиков, в т.ч. один ТБ-3. Свои потери - три "гладиатора".

После окончания боев 19-я флотилия вместе с техникой вернутся в Швецию.

Довольно значительными были поставки авиатехники. В советской историографии приводятся данные о 350 либо 376 самолетах, доставленных в Финляндию за время войны. Западные источники приводят несколько меньшее число - 225 машин. Притом несколько из них разбилось по пути в Финляндию, а часть - прибыла лишь по окончании боевых действий. До 13 марта 1940 года, даты прекращения конфликта, было получено и успело принять участие в боях около ста самолетов различных типов.

Из Англии в Финляндию были отправлены машины: двадцать четыре "бленхейма" (один Mk.IV разбился в пути, а другой был сильно поврежден), тридцать "гладиаторов", двенадцать "лизандеров", одиннадцать "харрикейнов". Из них только десять "гладиаторов" были переданы безвозмездно, а остальные - в рамках торгового соглашения.

Южно-Африканский Союз, британский доминион, безвозмездно передал двадцать два учебно-тренировочных истребителя Глостер "Гонтлет"-II (Gloster Gauntlet II).

Италия отправила в Финляндию тридцать пять истребителей Фиат G.50. На некоторое время они были задержаны в Германии. Как уже указывалось, принять участие в боях успела лишь где-то половина этой партии. Пять истребителей разбились при перегонке либо освоении личным составом.

Большие усилия по оказанию помощи финнам предприняла Франция. Ре-

шено было безвозмездно передать ВВС Финляндии двенадцать двухмоторных истребителей Потэ 631 (Potez 631), а также сорок девять одномоторных: тридцать "моранов", пятнадцать Кодрон С.714 (Caudron С.714) и четыре Коолховен FK-58 (Koolhoven FK-58). Кроме того, приближалось подписание соглашения о продаже пятидесяти пяти "кодронов", сорока шести "коолховенов", а также двадцати пяти многоцелевых Анрио С.232 (Hanriot С.232). За время войны, как известно, финны получили лишь тридцать "моранов", а шесть "кодронов" поступило уже в мае 1940 г. Прекращение военных действий остановило поставку остальных машин и сорвало подписание соглашения.

Не осталась в стороне и Швеция, откуда пришло одиннадцать самолетов различных типов: три истребителя "Якфалк" J-6A и два истребителя Бристоль "Бульдог" Mk.II (все они годились только для использования в авиашколах), три разведчика Фоккер CV-D, два - Коолховен FK-52 и один транспортный самолет Дуглас DC-2. При этом отметим, что оба "коолховена" и "дуглас" приобрел на свои средства известный шведский летчик-авантюрист\* граф Карл-Густав фон Розен. В печати также были сведения о получении в этот период из Швеции двух истребителей "Бульдог" Mk.IV.

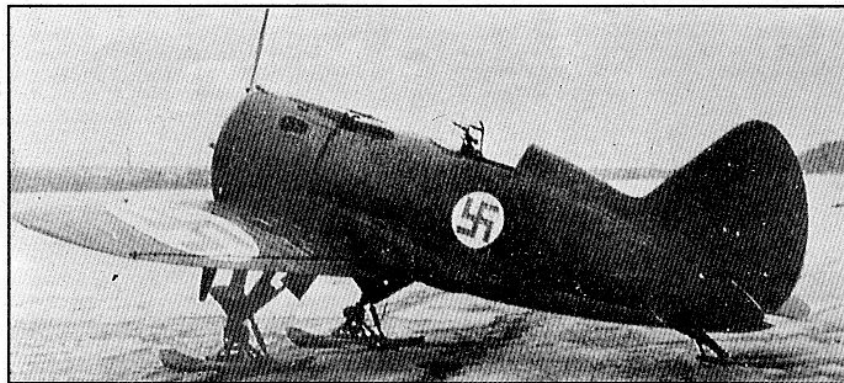
В США было закуплено сорок четыре "брюстера", но они, как указывалось, принять участие в боях не успели.

Своеобразным источником пополнения стали трофеи. В руки финнов досталось двадцать пять советских самолетов, находившихся в различной степени исправности: пять И-15 бис, один И-16, восемь И-153, пять ДБ-3 и шесть СБ. Многие из них нашли применение в финской авиации.

\* слово "авантюрист" здесь применено в его первоначальном значении - "искатель приключений"

#### БИБЛИОГРАФИЯ.

1. В.Г.Иванов. *От подвига к подвигу*. Лениздат. 1985 г.
2. *История второй мировой войны. 1939-1945* Т.3. М.Воениздат. 1974.
3. В.Мельников. *Развитие морской авиации в предвоенный период*. "Морской сборник". №3.1990 г.
4. М.Мошков. "Факел" над Балтикой. "Морской сборник". №3.1990 г.
5. А.М.Носков. Северный узел. "Военно-исторический журнал". №7.1990 г.
6. Б.С.Шумихин. *Советская военная авиация* М.Наука, 1986 г.
7. Alain Bombeau. *L'Ilmavoimat... Ses materials*. "Aviation Magazine International". №№662-672.1975. №№673-688. 1976.
8. Alain Bombeau. *L'Ilmavoimat... Ses operations* "Aviation Magazine International". №№664-668.1975.
9. *A Second String Arrow... the Fiat G.50*. "Air International". May. 1988.
10. *Jane's All the World's Aircrafts*. 1938.
11. Vaclav Nemecek. *Koolhoven FK-52*. "Letectvi + Kosmonautika" №26. 1990.
12. Christopher Shores. *Air Aces*. Bison Books Corp. 1983.
13. Christopher Shores. *Suomen Ilmavoimat 1918-1968*. Sanomapaino. Helsinki. 1970



Трофейный И-16  
Captured I-16