



Я СБИЛ ЦЕЛЫЙ АВИАПОЛК

ЭЙНО ЛУУККАНЕН



Мемуары финского аса

Врага надо знать! Немецкие мемуары Второй Мировой

Эйно Луукканен

**Я сбил целый авиаполк.
Мемуары финского аса**

«Яуза»

Луукканен Э.

Я сбил целый авиаполк. Мемуары финского аса / Э. Луукканен — «Яуза», — (Врага надо знать! Немецкие мемуары Второй Мировой)

На официальном боевом счету автора этих мемуаров 56 сбитых советских самолетов – целый авиаполк! Эйно Антеро Луукканен стал третьим по результативности летчиком-истребителем и самым молодым командиром эскадрильи в финских ВВС, был награжден высшими орденами – Крестом Маннергейма и Железным Крестом, – но в 1953 году «национального героя Суоми» арестовали и осудили как советского шпиона! Именно в тюрьме и была написана эта сенсационная книга. Это – «фронтовая правда» одного из лучших финских асов, отличившегося и в Зимней войне 1939-1940 гг., и в «Войне-Продолжении», когда Финляндия в союзе с Гитлером напала на СССР. Это – взгляд на воздушные сражения Второй Мировой из кабины разношерстных истребителей, на которых довелось воевать финским летчикам, – голландских «Фоккеров», американских «Брюстеров», немецких «Мессершмиттов» Bf.109 (финны ласково прозвали их «Мерсу») и даже трофейных советских «Чаяк». В формате a4.pdf сохранен издательский макет книги.

© Луукканен Э.

© Яуза

Содержание

Предисловие переводчика	6
Предисловие автора	11
Рождение истребителя	12
Шторм начинается	15
Погода ухудшается	20
Два врага – зима и русские	26
Конец ознакомительного фрагмента.	31

Эйно Луукканен
Я сбил целый авиаполк.
Мемуары финского аса

© Больных А., перевод, предисловие, 2015

© ООО «Яуза-пресс», 2015

* * *

Предисловие переводчика

Крест Маннергейма советскому шпиону

Эйно Антеро Луукканен родился 4 июня 1909 года. Учиться наш герой не любил и в школе обошелся тем минимумом, который позволил ему поступить в военное училище. В 1933 году он выходит оттуда в звании фенриха ВВС и начинает службу, которой предстоит оборваться весьма внезапно при довольно загадочных обстоятельствах. Казалось бы, карьера Луукканена идет, как по рельсам. Он становится одним из самых известных финских асов, имеет на своем счету 56 сбитых самолетов – целый советский авиаполк! Это третий результат среди финских асов после Илмари Ютилайнена и Ханса Винда. 29 марта 1943 года он становится командиром 34-й истребительной эскадрильи HLeLv 34 – самым молодым командиром эскадрильи в финских ВВС! Луукканен награжден Крестом Маннергейма и Железным Крестом. В звании подполковника он в 1948 году принимает командование 2-м авиаполком LeR 2. 26 января 1951 года он участвует в похоронах маршала Маннергейма – тоже высокая честь.

Но все рушится в октябре 1953 года. Детали этого дела, по-видимому, не будут раскрыты еще очень долго, финнам не захочется марать имя одного из национальных героев. В октябре 1953 года финская контрразведка Suojelupoliisi раскрывает шпионскую сеть, во главе которой стоит портной Рейно Армас Кеттунен. В июне 1944 года он намеренно сдался в плен советским войскам и был завербован. После войны Кеттунен приступает к своей деятельности. Сначала он добывает информацию от работников военных заводов, но потом его советские хозяева приказывают заняться вербовкой офицеров.

Кеттунену везет, весной 1947 года ему удается подкупить начальника службы фоторазведки финских ВВС капитана Мартти Сало. Уже сам Сало вербует двух других офицеров – подполковника Луукканена и лейтенанта Кохонена. И вот здесь начинаются странности. Якобы эта нечистая троица передавала секретные данные шведской разведке, потому что они были обеспокоены тяжелой судьбой униженной родины. Вы верите в то, что советский шпион будет работать на Швецию? Допустить можно, но с формулировкой «еще и на Швецию».

Но в октябре 1953 года все они арестованы. В ходе следствия выяснилось, что Луукканен покрывал действия своего подчиненного лейтенанта Кохонена. Когда один бдительный фельдфебель донес командиру о странных действиях лейтенанта, Луукканен разорвал поданный рапорт и вынудил фельдфебеля уволиться из армии! В 1954 году шпионы получили по заслугам: капитан Сало – 8 лет тюрьмы строгого режима, Луукканен – 2 года тюрьмы, Кохонен – 10 месяцев тюрьмы. Интересно, что и Кеттунен получил те же самые 8 лет тюрьмы. Судя по всему, Луукканен времени в тюрьме зря не терял, потому что первое издание данных мемуаров выходит как раз в 1956 году.

Почему все произошло именно так? Советская разведка явно не была заинтересована светиться лишний раз, да и финнам это было не с руки. К тому же в начале 1950-х годов советское руководство еще не окончательно отказалось от мечты советизировать Финляндию, поэтому дело замяли к обоюдному удовлетворению, выставив крайними шведов.

Скончался Луукканен 10 апреля 1961 года в относительно молодом возрасте, видимо, все эти испытания не прошли для него даром.

«Если припрет – еще не на таком полетишь»

Когда я переводил воспоминания Илмари Ютилайнена, то уже указал, что при чтении мемуаров финских летчиков возникает стойкое ощущение нищеты маленькой, но гордой Суоми. Но Ютилайнен, в конце концов, был всего лишь рядовым летчиком, может, он неправильно все себе представлял? И вот перед вами мемуары самого молодого командира эскадрильи финских ВВС. Прочитав их, убеждаешься, да, Ютилайнен действительно неправильно представлял ситуацию, на самом деле она была гораздо хуже. Когда читаешь фразу «Мое звено получило приказ прикрывать наступление 4-й армии», невольно вздрагиваешь. Майор Луукканен видел гораздо более мрачную картину, чем мастер-летчик Ютилайнен.

И на чем же летали бедные финны? Вы будете смеяться, но во время Зимней войны, начавшейся в 1939 году, основным истребителем финских ВВС был голландский «Фоккер D. XXI» с неубирающимся шасси. Его максимальная скорость не превышала 435 км/ч, и он был вооружен 4 пулеметами винтовочного калибра. В качестве бомбардировщика использовался биплан «Фоккер С.Х» с максимальной скоростью 340 км/ч. Нет, конечно, имелась еще горстка «Бленхеймов», но именно горстка. Так что совершенно прав был автор этой книги, заявивший: «Если припрет – еще и не на таком полетишь».

Из той же оперы «Проклятая нищета» приходят метания несчастной Истребительной группы L, которой командование пыталось заткнуть все дыры на фронте. Особенно, если учесть, что эта «группа» на самом деле была всего лишь звеном, даже не эскадрилей.

Есть еще один нюанс, на который рядовой летчик мог не обратить внимания, но который был постоянной головной болью комэска. Это условия базирования. Они были настолько чудовищными, что можно лишь изумляться, как финны вообще летали. Нехватка оборудования и аэродромной техники была просто чудовищной. Совершенно невероятная картина: штабной автобус с прикрепленным бульдозерным ножом чистит аэродром. И все потому, что никаких тракторов командование найти не могло.

Да и жили финские летчики тоже как бомжи. Стали обязательным канонем постоянные жалобы российских историков на страдания советских солдат, замерзавших в снегах Финляндии во время неслыханно жестокой зимы. Да, зима выдалась действительно суровая, и Луукканен это подтверждает. Но дело в том, что его собственная эскадрилья провела эту зиму в палатках! То есть финнам приходилось ничуть не легче. Эта ситуация ничуть не изменяется и во время Войны-Продолжения. Опять те же самые палатки на снегу и лязгающие зубами летчики, которым приходится приплясывать рядом со своими самолетами на аэродроме, потому что там нет никаких построек вообще. Как великое счастье восприняли гордые финские соколы появление в 1942 году сборных фанерных домиков. Честное слово, просто непонятно, как финны в таких условиях ухитрялись сражаться и даже добивались определенных успехов.

Лучшим истребителем Войны-Продолжения в финских ВВС был «Брюстер В-239» – экспортный вариант авианосного истребителя F2A «Буффало», беспощадно битого японцами на Тихом океане. Но финнам этот самолет казался просто чудом, потому что все остальные самолеты были еще хуже. Но даже этот лучший безусловно уступал советским самолетам, что признает и автор книги.

Все та же самая нищета вынуждала финнов летать на трофейных советских самолетах, Луукканен весьма интересно рассказывает, как летал на разведчике И-153. Так, замечание мимоходом: основным прибором финского самолета-разведчика была камера марки «зоркий финский глаз». Фотоаппараты в финских ВВС отсутствовали как явление природы. Полученные весной 1944 года несколько «мессершмиттов» казались им вообще даром богов. Кстати, и эти «мерсу», как их называли финны, были не самыми новыми моделями. Ну и законченным

анекдотом выглядит рассказ о том, как сам маршал Маннергейм летал на «Дугласе», подаренном шведским графом и переделанном в бомбардировщик.

Эскадрилья асов или эскадрилья Мюнхгаузов?

Но все недостатки не мешали финским летчикам одерживать грандиозные победы. Во всяком случае финские историки недрогнувшей рукой пишут, что во время Зимней войны их летчики сбили 218 советских самолетов, потеряв всего 47 своих. Еще 314 советских самолетов были сбиты зенитками, а 30 штук так и вообще были захвачены. Во время Войны-Продолжения, как верят финны, их летчики сбили 1621 советский самолет, потеряв всего 210 своих. Такая вот интересная арифметика по-фински.

Собственно, желание верить финнам пропадает, как только начинаешь читать описание их подвигов. Первый финский ас лейтенант Йорма Сарванто 6 января 1940 года на своем «Фокере D. XXI» за 4 минуты сбил возле Утти 6 бомбардировщиков «ДБ-3 Ф». Действительно, знаменитый немецкий барон как-то одним выстрелом нанизал на шомпол семь уток, которые, вдобавок, еще и поджариться успели, а чем финский ас хуже?! Знаете, эти бредни даже всерьез анализировать не хочется. Вероятно, в результате непрерывных грандиозных побед командир 2-го авиаполка LeR 2 подполковник Лоренц в январе 1940 года запретил своим пилотам вступать в бой с советскими истребителями и сосредоточиться на охоте за бомбардировщиками.

Точно такие же сомнения рождает и список побед финнов над самолетами, которых в ВВС РККА просто не было в природе. Например, Луукканен утверждает, что 30 октября 1942 года сбил в районе Harjavallanjärvi истребитель «Спитфайр». Небольшое географическое исследование позволяет нам выяснить, что речь идет о Горовалдайском озере на южном берегу Финского залива, то есть районе Ораниенбаумского плацдарма. Но откуда там мог взяться «Спитфайр»? Да, в Красной армии имелись «Спитфайры», но появились они лишь в 1943 году на юге во время боев на Кубани. И уж точно, никаких «Спитфайров» в ВВС КБФ не числилось. Но если предположить, что какой-то самолет все-таки был сбит, можно попытаться разобраться, что же там случилось.

Кандидатов в жертвы ровно трое: «МиГ-3», «ЛаГГ-3» и какой-нибудь «Як». «И-16» мы отвергаем сразу. Да, все эти истребители отличались от «Спитфайра» более или менее серьезно, особенно снизу, расположением и формой водяных радиаторов. Но при атаке с верхней полусферы эти различия не столь существенны. И все-таки, «МиГ», наверное, можно исключить за счет характерного очень длинного капота. Более или менее заметное отличие имеют и истребители Яковлева – очень характерная форма киля с почти вертикальной передней кромкой. А вот «ЛаГГ» под некоторыми ракурсами мог сойти за «Спитфайр». Но все это лишь логическая конструкция, которую можно подтвердить или опровергнуть, лишь найдя обломки самолета.

Точно такими же фантазиями являются рассказы о сбитом Ютилайненом «Лайтнинге» или о «Як-4», сбитом Луукканеном. К 1944 году легкий бомбардировщик «Як-4» полностью сошел со сцены, если где и сохранилась парочка этих самолетов, то вряд ли финны их могли встретить. А уж утверждение о стаях «Як-4» и вообще смахивает на тифозный бред. Практически нет сомнений, что эту роль пришлось сыграть «Пе-2». Гораздо интереснее здесь другое: откуда Луукканен вообще узнал о существовании этого более чем редкого самолета?! Особенно с учетом того, что в Карелии «Як-4» вообще не появлялся. С другой стороны, в результате уточнений в списке побед появляется бомбардировщик «Ар-2», причем даже с фамилиями членов экипажа.

После этого верить или не верить утверждениям о том, что HLeLv 34 под командованием Луукканена сбила с 29 марта 1943 года по 4 сентября 1944 года 345 самолетов, потеряв за это

время 30 «мессершмиттов», причем только 18 из них в бою, – личное дело каждого. Кстати, в боях против немцев в 1944 году 34-я эскадрилья не участвовала.

И все-таки приведем официальную статистику аса: 441 вылет, 102 воздушных боя, 35 штурмовок, 98 вылетов на сопровождение, 66 вылетов на разведку, 140 вылетов на перехват. Количество сбитых самолетов по финским данным:

СБ-2	3	И-16	4
Р-5	1	«Спитфайр»	1
И-153	5	Ла-5	7
МиГ-3	1	Ил-2	7
И-15	1	«Эйрковра»	3
ДБ-3	1	Як-4	1
ЛаГГ-3	7	По-2	1
Пе-2	7	Як-9	3

История с географией

Ну а в заключение хочется пожаловаться на муки переводчика, работавшего с этой книгой, хотя не менее тяжелые испытания ожидают любого историка, который вздумает описать события 1939-1944 годов. Это к вопросу о Naajavallanjärvi.

Дело в том, что очень легко запутаться в названиях городов и деревень, которые часто можно найти только на самых подробных картах. Например, Луукканен упоминает маленький городок Гошкила в устье реки Олонки. Но небольшой поиск в Интернете дает ошеломляющий результат: сегодня в этом городке живут ровно 8 (прописью – восемь) человек. На каких картах его прикажете искать?

Да и с более крупными населенными пунктами не все так просто. Ладно, еще сразу видно, что Виипури – это Выборг, а Петроской – Петрозаводск. Но вот угадать за Кархумяки Медвежьегорск уже гораздо труднее. А что, если населенный пункт переименовывался не один, а несколько раз? Скажем, неоднократно упомянутый в книге городок Рёмпётти. Вот маленькая справка:

«Административно Рёмпётти стал относиться к Роккольскому сельсовету Выборгского района Карело-Финской ССР, но после второй войны в ноябре 1944 года Выборгский район включили в состав Ленинградской области. В начале 1948 года поселку придумали новое имя – «Лесная Дача». В том же году название еще раз изменили и селение стало называться «дер. Ключевая». Полустанок Рёмпётти сперва также получил название «Лесная Дача», но вскоре был переименован в Тихоново: «В память полкового комиссара Тихонова, погибшего в рядах народного ополчения в боях за Ленинград». Позднее он еще раз сменил свое название на «Прибылово». Вероятно, это было сделано в связи с упразднением Виллальского сельсовета, дважды переименованного колхозниками колхоза «Победитель» сначала в Прибойский, потом в

Прибыловский сельсовет. Обоснование являлось традиционным: «В память лейтенанта Прибылова А. А., погибшего на территории Виллальского сельсовета».

Как говорится, разбирайся, кому не лень.

Звания в финских ВВС

Небольшое, но, полагаю, полезное справочное дополнение.

Sotamies	Рядовой
Korporaali	Капрал
Alikersantti	Младший сержант
Kersantti	Сержант
Ylikersantti	Старший сержант
Vääppeli	Фельдфебель
Lentomestari	Мастер-летчик
Vänrikki	Фенрих
Aliluutnantti	Младший лейтенант
Luutnantti	Лейтенант
Kapteeni	Капитан
Majuri	Майор
Everstiluutnantti	Подполковник
Eversti	Полковник

Предисловие автора

Один финский писатель сравнил человеческие дела с камнями, бросаемыми в воду. Взлетает масса брызг, в стороны расходятся волны, но как только камень скроется под водой, ее поверхность тут же успокаивается. Время подобно воде. Дела человеческие поднимают брызги и волны, но в конце концов и человек, и его дела забываются.

23 долгих года прошли с роковой даты 13 марта 1940 года, когда завершилась так называемая Зимняя война. Это были тяжелые дни, когда мы, летчики-истребители, сражались против многократно превосходящего нас противника. Однако прошла четверть века, и события тех дней потускнели в памяти участников, которым повезло остаться в живых. Чтобы сохранить часть воспоминаний, прежде чем они окончательно канут в Лету, я написал о войне одного человека, моей личной войне! Это отчет о действиях истребительных подразделений, в которых я служил, но я уверен, что мой опыт был совершенно типичным для многих финских летчиков, которые сражались с Советским Союзом на протяжении двух войн. И я предлагаю этот отчет как дань памяти всем тем, кто сражался за свое отечество, а не только летчикам-истребителям. Мы должны помнить экипажи бомбардировщиков и разведчиков, транспортных машин, но особенно – механиков, оружейников и техников, которых хвалят очень редко. А ведь без их усилий ни один из нас просто не поднялся бы в воздух.

Имена и даты, приведенные в этой книге, совершенно точны. В большинстве случаев я использовал прозвища и позывные пилотов, а не их имена, которые мы вспоминали крайне редко.

Когда я писал книгу о двух войнах Финляндии, я предполагал описать жестокие воздушные бои лета 1944 года. Я собирался сделать их кульминационным пунктом всей книги, но когда я добрался до этой части, то, к своему изумлению, обнаружил, что они производят на меня гораздо меньшее впечатление, чем первые бои Зимней войны, в которой наш крошечный народ сражался в одиночку. Памятное лето было не более чем завершением жестокой борьбы, мы сражались за выживание. Никто не просил пощады и не давал ее. Каждый новый бой был всего лишь еще одним боем. Он не вызывал таких глубоких эмоций, которые мы испытывали во время войны 1939-1940 годов.

Пережив обе войны, я слишком хорошо знаю о тех колоссальных жертвах, которые принесли солдаты, охотно отдавшие жизни, чтобы защитить свою страну. Может, эта книга поможет оживить их в нашей памяти.

Рождение истребителя

Стоял август 1932 года, прекрасная солнечная пора, долгие безоблачные дни, идеально подходящие для полетов. Однако он сменился сентябрем, и мы почувствовали первое дыхание осени. Именно тогда я на подгибающихся ногах забрался в кабину Кодрона С-60, биплана первичной подготовки пилотов. Как и все остальные, я с нетерпением ждал и в то же самое время побаивался великого события в жизни каждого летчика – первого самостоятельного полета. Я ощупал привязные ремни сиденья, машинально пробежался по многочисленным тумблерам, проверил и перепроверил все органы управления и приборы. Древний ротативный двигатель «Клерже 9 В» зачихал, и весь самолет затрясся, словно миксер для коктейля. Механики отпрянули прочь, унеся колодки из-под колес, я осторожно добавил газ, и самолет медленно покатил по бетонной площадке к краю летного поля. Развернувшись против ветра, я еще раз осмотрелся, чтобы убедиться, что все в порядке, и с сердцем, стучащим громче мотора, дал полный газ. Раскачиваясь и подпрыгивая, самолет покатил по неровно подстриженной траве. Забор на границе аэродрома помчался навстречу мне, и руки сами потянули ручку управления на себя. Затем – чудо из чудес! – тряска исчезла, и я оказался в воздухе. Один!

Я медленно поднялся на высоту около 300 метров, и напряжение постепенно ослабло, ко мне вернулась уверенность, и я смог оторвать глаза от приборов. Я действительно был совершенно один в бескрайнем голубом небе, ревущий мотор и мерцающий пропеллер уносили меня вверх, к растрепанным белым облакам, похожим на клочки ваты. Я наслаждался этими новыми и восхитительными ощущениями. Дома, озера, редкие ветряные мельницы и железнодорожная станция плыли внизу, похожие на игрушки и совершенно нереальные. Я полностью оторвался от земли, освободился от прошлого и будущего. Вчерашний день был забыт, а о завтрашнем я даже не думал. Мой восторг был просто неопишем. Я стал частью этой хрупкой, вибрирующей машины.

Воздушная струя от винта трепала длинный вымпел, привязанный к рулю. Этот вымпел предупреждал остальных, что я не более чем зеленый птенец, нечто вроде предупредительного знака на дороге. С новоприобретенной уверенностью я сделал то, что в тот день считал просто идеальным заходом и посадкой. Я стал летчиком! На моей гимнастерке еще не красовались крылышки, но, тем не менее, я стал пилотом! Я быстро взлетел снова, чтобы сделать второй круг над аэродромом, на этот раз гораздо более самоуверенно. Пять раз я взлетал, делал круг и садился. После этого я зарулил на своем «кодроне» на площадку перед ангаром и выключил мотор. Я просто не мог скрыть свой восторг.

Трудно поверить, но прошли всего несколько недель с тех пор, как кадеты покинули военную школу в Мунккинеми возле Хельсинки и после недолгого отдыха прибыли в лагерь возле известной бухты Пяяскулахти и Главную летную школу Каухава. Там я попал в руки опытного инструктора майора Ниило Юсу. Но теперь, как это уже стало традицией у кадетов, я отпраздновал первый одиночный полет в комнате отдыха. Моей обязанностью было подать всем огромное количество горячего кофе и, что гораздо важнее, бутылку виски.

Пролетели шесть месяцев, шесть месяцев, до предела заполненных непрерывными занятиями в классах и мастерских, занятиями по метеорологии, аэродинамике, конструкции самолета, моторов, вооружения, уроки тактики и радиосвязи и многое другое. И ведь каждый из преподавателей старался найти свободный уголок в наших головах! У нас также были 60 часов полетов в строю, учения по штурманскому делу, высший пилотаж, стрельба и учебные бои. В основном мы летали на самолетах Летов «Смолик», хотя 11 часов пришлось провести в воздухе на совершенно ископаемом истребителе Мартинсайд F.4 «Буззард». Оснащенный 300-сильным мотором «Испано-Сюиза», этот самолет был реликтом прошедшей мировой войны.

Несколько самолетов этого типа были куплены финским правительством в 1923-1924 годах у компании по утилизации самолетов.

Наконец весной 1933 года наши тренировки были завершены, и в начале мая мы вернулись в Мунккинеми, чтобы проверить подготовку. После этого оставалось лишь с тревогой ожидать выпускного парада. Это событие состоялось 16 мая ровно в полдень. Наша безукоризненно чистая и отглаженная парадная форма сияла на солнце, когда мы гордо маршировали к президентскому дворцу в Хельсинки, чтобы получить крылышки пилотов, погоны и приказ о назначении.

Вместе с несколькими другими свежее испеченными фенрихами (Vänrikki) я был направлен в 1-ю отдельную морскую эскадрилью в Виипури, главный город на Карельском перешейке. После двух недель отдыха, которые я провел в основном на берегу Ладожского озера, я прибыл в свою часть. Летом я прошел курс подготовки к полетам на гидросамолетах на острове Туркинсаари, в 30 минутах на катере от Виипури. Но мне тихоходные и неуклюжие гидросамолеты Ганза-Бранденбург А.22 совершенно не понравились. Я уже привык к мгновенному отклику одноместного истребителя на малейшее движение ручки. 11 часов полетов на «Бузарде» только разожгли мои аппетиты. Поэтому полеты на гидросамолетах волновали меня ничуть не больше, чем поездка на автомобиле. Тем не менее, нравилось мне это или нет, но прошли целых 2 года, прежде чем я снова оказался в кабине истребителя, два года постоянных тренировок в воздухе и на земле. Физическая готовность считалась ничуть не менее важной, чем отвага в воздухе, и мне пришлось пройти два довольно жестких курса физподготовки. Я даже принял участие в лыжных гонках на первенство армии в Салпауселка, Валкъярви, Каяани и Хямеенлинна.

Я уже почти отчаялся стать летчиком-истребителем, о чем всегда мечтал, как в 1935 году Верховное командование осенили новые мысли, и оно принялось реформировать ВВС. Одним из самых важных шагов стало создание HLeLv 26, или 26-й истребительной эскадрильи (Hävittäjälentolaivue) в Суур-Мерийоки недалеко от Виипури. Это подразделение вместе с наземными структурами составляло Lentoasema 5, или 5-ю авиабазу. К счастью, я сумел добиться того, что меня направили на курсы подготовки летчиков-истребителей, которые я успешно закончил, после чего 21 марта меня произвели в лейтенанты, и я был направлен в HLeLv 26. Эскадрилья только что получила новейшие самолеты Бристоль «Бульдог IVA» – цельнометаллический истребитель-биплан. В мае 1934 года 17 таких самолетов были заказаны в Англии, причем это были последние самолеты данного типа, построенные этой фирмой. Мне пришлось летать на этих прекрасных машинах день и ночь, зимой и летом, в хорошую погоду и в туман, почти 4 года.

Мы постоянно учились до тех пор, пока не узнали все мельчайшие детали поведения и капризы нашего крошечного Бристоль «Бульдога», чье имя отражало его восхитительно упрямый нрав. Мирные годы текли спокойно, не омрачаемые зловещими тенями будущих событий. Большое авиационное шоу, которое мы устроили в Суур-Мерийоки, запомнилось надолго. Самой большой трагедией стало столкновение 2 Юнкерсов W.34, которые погибли вместе с экипажами, но это событие, казавшееся тогда просто ужасным, вскоре забылось как совершенно незначительное. Наша эскадрилья участвовала в зимних маневрах 1937 года в Сортавала. Они проходили в ужасные морозы и больше всего запомнились благодаря приятным вечерам, проведенным в офицерском клубе, устроенном в очаровательном каменном замке, построенном для русского царя. Летом наша эскадрилья действовала с аэродрома Кякисалми рядом с Ладожским озером.

Летом 1938 года Lentoasema 5 (аэропорт) был переименован в Lentorykmentti 1 (авиационный полк), к нему перешли аэродромы Сортавала и Туркинсаари. Растущая напряженность в Европе настоятельно требовала модернизации наших ВВС, заказы на новые самолеты были размещены в Англии и Голландии. Хотя в правительственных кругах уже возникли опасения,

что Финляндия будет вовлечена в военный конфликт, нашу жизнь такие соображения не омрачали. В течение года я служил адъютантом у властного и требовательного, но очень умелого полкового командира полковника Юрьо Оппаса. Несмотря на многочисленные сложные обязанности, которые мне приходилось исполнять в полковом штабе, я находил время для полетов в составе HLeLv 26 и даже сумел поучаствовать в очень любопытных дальних перелетах.

Так начался роковой 1939 год, первые 6 месяцев которого я провел в военном училище в Хельсинки, обучаясь на офицера. Весной эскадрилья HLeLv 24, базировавшаяся в Утти, получила новую технику, а именно одноместный истребитель Фоккер D. XXI, оснащенный мотором воздушного охлаждения Бристоль «Меркюри VIII» мощностью 830 л. с. D. XXI сохранил традиционную для «фоккера» смешанную конструкцию с обтянутым полотном фюзеляжем, и он не имел убирающихся шасси, как «Спитфайр», «Харрикейн» и Me-109. Это был совершенно старомодный прочный моноплан довольно простой конструкции, который вполне отвечал нашим потребностям, но при этом был все-таки шагом вперед по сравнению с устаревшим бипланом Бристоль «Бульдог».

После завершения курса я обратился с рапортом, и его удовлетворили, направив меня в HLeLv 24 командиром звена. Я немедленно подключился к увлекательному процессу оценки и приемки нового истребителя, так как нужно было уточнить его характеристики и оценить боевые качества. Большинство учебных и испытательных полетов на D. XXI проводились на полигоне Кякисалми, и мы скоро обнаружили, что маленький голландский истребитель является отличным самолетом. В общем, он в воздухе вел себя прилично, хотя иногда взбрыкивал, демонстрируя темперамент. Он мог на большой скорости совершенно неожиданно сорваться в штопор, который мог стать крайне опасным. Однако самым опасным моментом была посадка, так как D. XXI требовал большого угла атаки, в результате чего хвостовое оперение оказывалось в аэродинамической тени, и управление становилось затрудненным. Если при посадке слишком падала скорость, D. XXI не прощал этого, и пилоту оставалось надеяться только на свою удачу. Во время учебы мы потеряли несколько «фоккеров», но постепенно научились справляться с его недостатками, и он превратился в достаточно приятный самолет. Зато, как мы вскоре убедились, он имел несомненное преимущество – мог выдержать большое число попаданий.

В августе в Карелии были проведены крупные маневры, и мы получили возможность проверить, как будет действовать D. XXI в условиях, максимально приближенных к боевым. Мы действовали с аэродрома Перкъярви и находились в воздухе почти круглосуточно, так как в середине лета в Финляндии даже ночью полностью не темнеет. Каждый день разыгрывались учебные воздушные бои, результат фиксировался фотопулеметами, и «фоккер» победоносно прошел через все испытания. Учения закончились грандиозным воздушным парадом, самым большим за все время существования Финляндии. В нем участвовали буквально все самолеты, которые имели наши ВВС.

Отношения между Финляндией и Россией быстро ухудшались, Советский Союз даже не пытался скрыть свои территориальные претензии, что очень нас беспокоило. Но в кабине своего Фоккера D. XXI я чувствовал себя как дома и был уверен, что мы сделаем все возможное в любых обстоятельствах. Вот так, с легким сердцем, хотя в Европе уже бушевала война, я ушел в летний отпуск и снова отправился на берега Ладожского озера.

Шторм начинается

Едва прошла неделя после начала моего отпуска, как 6 октября 1939 года прилетела телеграмма: «Все отпуска отменяются. Немедленно прибыть в свою часть!» Я быстро собрался и уже через час сидел в поезде, направляющемся в Утти, где находилась моя эскадрилья. Всю дорогу я гадал, что же случилось. Рано утром на следующий день я прибыл на базу, и тогда выяснилось, что в результате постоянных претензий Советского Союза на финскую территорию, имевшую стратегическую важность, и требований разместить на нашей земле военные базы мы начали мобилизацию. Наша эскадрилья получила приказ немедленно перебазироваться на базу в Иммола, которая находилась рядом с важнейшей электростанцией Иматра, и быть в полной боевой готовности.

Следующие несколько дней пролетели как один миг, хотя мы постоянно дежурили с рассвета и чуть ли не до полуночи. Моторы «Меркюри» наших «фоккеров» были опробованы и отрегулированы до полной исправности, пулеметы проверялись и перепроверялись, пулеметные ленты были загружены. Мы также перепроверили парашюты и погрузили все имущество и личные вещи на грузовики, которые ушли в Иммолу. Наконец утром 11 октября HLeLv 24 вылетела из Утти на новую базу.

В то время эскадрилей командовал капитан Г. Э. Магнуссон, она состояла из 4 звеньев, причем я командовал третьим. Мое звено имело 8 истребителей D. XXI, которые пилотировали 3 офицера и 5 рядовых, также я имел около 30 механиков, техников, радистов и оружейников. После нашего прибытия в Иммолу с рассвета и до заката мы либо находились в воздухе, либо дежурили рядом с самолетами. Молодые и менее опытные пилоты получили дополнительную подготовку патрулирования в воздухе, в стрельбе по воздушным и наземным целям. Однако во время тренировок произошел несчастный случай – молодой пилот, который только что присоединился к нам, сержант А. Яловаара, на малой высоте потерял управление истребителем и разбился в лесу.

Были построены рассредоточенные укрытия, чтобы по возможности сохранить наши самолеты от повреждения осколками. В этих работах участвовали все мы, и нам немало помог чудесный голос молодого механика Суло Сааритса, который пел народные финские песни. Когда мы не находились в воздухе, то дежурства проводили в «дежурной палатке», где играл граммофон, крутивший одни и те же пластинки до самой ночи. Когда погода портилась и наши истребители оставались на земле, мы занимались физической подготовкой, стреляли из револьверов, обсуждали проблемы тактики, но каждый вечер в столовой разговор неизменно скатывался на обсуждение будущей войны.

Будущее Финляндии, а возможно и всей Европы, выглядело мрачно. 9, 13 и 19 октября русские совершили разведывательные полеты над территорией Финляндии, такие предзнаменования нельзя было игнорировать. Судя по всему, нам вскоре предстояло смотреть на русских через перекрестия прицелов. Я спрашивал себя снова и снова, наверное, как любой другой пилот: готов ли я к воздушным боям? Я должен быть готов! Я был военным летчиком уже почти 7 лет и набрал несколько тысяч часов полетов в любых условиях. Если я не готов открыть огонь из своих пулеметов сейчас, я никогда не буду готов! Но оказавшись в кабине своего D. XXI, почувствовав знакомую и успокаивающую гамму запахов, неповторимую смесь высокооктанового бензина, машинного масла, авиалака, понимаешь, что все твои сомнения в один миг улетают прочь. Я ощущал лишь нетерпение, жажду деятельности в этот вынужденный период ожиданий. Если война неизбежна, так пусть она начнется поскорее!

Жизнь эскадрильи не переменилась, дни проходили в патрулировании и учебных полетах, или мы играли в карты в «дежурной палатке». По вечерам мы собирались вокруг радио в столовой, наслаждаясь очередной передачей радиопьесы по роману Дюма «Граф Монте-Кри-

сто». Однако передачи мощных русских радиостанций постоянно перебивали их. В ноябре на нас со всей яростью обрушилась зима. С севера дул холодный, сырой ветер, лужи подернулись льдом, с неба полетели первые хлопья снега. В результате нам пришлось срочно отправиться в Виипури, чтобы приобрести по паре теплых меховых ботинок, которые стали моими неразлучными друзьями в ближайшие месяцы.

Последний день ноября 1939 года пришелся на четверг, это была 444-я годовщина исторической битвы у форта Виипури. День был холодным и облачным, тучи шли на высоте чуть более 500 метров. В 06.00, когда ночь еще была непроглядной, словно чернила, мы собрались вокруг истребителей, которые были назначены в сегодняшний патруль. Ледяной северный ветер тряс ветви деревьев, и снежные хлопья лениво плыли над землей, пока мы осматривали наши «фоккеры». Механики раскручивали стартеры, и моторы, один за другим, начинали реветь, расколов вдребезги предрассветную тишину. Мы добавляли обороты, проверяли управление и приборы, пулеметы и боезапас. После того как предполетная проверка завершилась, над Иммолой снова повисла тишина. Время тянулось медленно, словно патока, и только механики копошились, что-то поправляя в последнюю минуту. Мы вернулись в «дежурную палатку» и уселись вокруг печки, дожидаясь, пока небо посветлеет, ведь в мрачном сером пологе над аэродромом уже появились небольшие разрывы. Температура поднялась до плюс трех градусов, и в 09.00 командиры звеньев собрались на командном пункте эскадрильи для обычного инструктажа.

Совершенно неожиданно атмосфера быстро накалилась, и капитан Магнуссон приказал нам ждать. В воздухе носилось нечто, и через 10 минут все разговоры стихли. В 09.20 командир полка полковник Рiku Лоренц, «отец» финской истребительной авиации, прибежал на командный пункт, выстрелил из револьвера в воздух и объявил: «Сегодня утром в 06.16 русские войска перешли нашу границу! Только что получено сообщение, что множество вражеских самолетов направляется в сторону Виипури!» Капитан Магнуссон немедленно приказал дежурному звену – это было мое звено – попытаться перехватить русских над Виипури.

Я схватил шлем и вылетел в дверь раньше, чем он закончил говорить, и помчался к самолетам. Механики, догадавшись, что что-то произошло, уже крутили стартеры. Выкрикнув приказ остальным пилотам, я прыгнул на крыло моего «фоккера», влетел в кабину, и через 5 минут после драматического появления полковника Лоренца с револьвером в руке мы уже построились над озером Иммола и направились к Виипури. Я осмотрелся, чтобы убедиться, что все пилоты заняли свое место в строю. Лишь теперь я окончательно понял, что нам предстоит первый воздушный бой новой войны.

Успеем ли мы добраться до Виипури вовремя, чтобы перехватить налетчиков? Мы летели чуть ниже облачного слоя на высоте около 500 метров со скоростью 300 км/ч. Я прикинул, что мы будем на месте через 20 минут, но за эти 20 минут русские самолеты успеют сбросить свои бомбы и повернуть домой. В 09.45 внизу справа показался знакомый старый город, и сразу выяснилось, что мои опасения были оправданными. Я увидел несколько пожаров, пылавших среди деревянных складов у железнодорожной станции Мааскола. Мы опоздали! Русские уже отбомбились и улетели. Мы повернули на юг, и я заметил 2 бомбардировщика, мелькавших среди туч вдаль, уже над Уураа.

Мы пробили слой облаков и выскочили на солнце на высоте 1500 метров, но там не было никаких врагов. Судя по всему, наш противник умело использовал облака, чтобы спрятаться и удрать. В течение часа мы патрулировали южнее Виипури и Куолемайрви, но больше не заметили никаких самолетов, кроме наших «Бульдогов». Так как топливо начало подходить к концу, нам не оставалось ничего иного, как направиться домой. Мы были разочарованы тем, что не удалось подраться с Иванами.

На обратном пути нам пришлось пробить густые снежные тучи, которые возле Иммолы стали особенно плотными. Началась метель, и мы были вынуждены лететь буквально над

самыми вершинами деревьев, где видимость была не более километра. Когда мы приземлились, нас огорчили еще больше, сообщив, что русские бомбили Виипури в 09.42 – всего за 3 минуты до нашего появления! Метель усилилась, поэтому дальнейшие полеты стали невозможны, и наш первый военный день плавно перешел в холодную ночь, избавив нас от необходимости дежурить.

После обеда в столовой большинство из нас предалось мрачным размышлениям, пытаюсь понять, что будет с нашей маленькой страной, которая оказалась в отчаянном положении. Будущее не сулило ничего хорошего, так как нам противостоял враг в пятьдесят раз сильнее, но нам нельзя было падать духом. Правда была на нашей стороне, но хорошо было бы, если бы у нас оказалось еще несколько эскадрилий, чтобы защищать эту правду! Первый день того, что потом назвали «Зимней войной», принес нам только разочарования, но, может быть, завтра мы покажем Иванам, на что мы способны.

На следующее утро я поднялся в 05.30, надел свои меховые ботинки и, не ожидая завтрака, пошел на темный аэродром к укрытиям самолетов моего звена. «Фоккеры» были укрыты белыми маскировочными сетями, и я с помощью своих механиков стащил их. Мой D. XXI, который имел финский серийный номер FR-104, мог сегодня попасть в хорошую переделку, поэтому я особенно тщательно проверил самолет, специальное внимание уделил пулеметам и патронным лентам. Я покачал руль педалями, подергал ручку управления, следя за элеронами, и сделал знак механикам. Стартер фыркнул, мотор «Меркурий» зачихал, я двинул сектор газа, и он взревел успокаивающим густым басом. Затем я проверил все приборы и, полностью удовлетворенный, сбросил газ.

Начался период ожидания, так знакомый летчикам-истребителям всех стран. Постепенно темнота уступила место мутному серому цвету, затем небо на востоке окрасилось в желто-розовые тона. Телефон в «дежурке» резко зазвонил. Нам приказали держать патруль из пары истребителей над Вуоксенлаксо. Я решил лично повести вторую патрульную пару, взяв в качестве ведомого Вика Пытсия, надежного и опытного летчика. Мы сменили первую пару над Иматра. Наши предшественники не видели и следа противника, проведя в воздухе 90 минут. Облачность была довольно плотной, ее нижняя граница находилась на высоте 400 метров. Мы начали патрулировать на высоте 300 метров, летая по треугольнику между Иматра, Энсо и Яакси.

Пролетая над Энсо во второй раз, мы заметили 2 бомбардировщика. Они летели на северо-восток на высоте около 950 метров на 2 часа от нас. Я сделал Вика знак атаковать и резко двинул сектор газа. Мотор взревел, и я попытался зайти в хвост ближайшему бомбардировщику. Наши предполагаемые жертвы, изящные двухмоторные монопланы, похоже, заметили наше приближение, так как резко повернули на юго-восток. Но это была серьезная ошибка, которая лишь помогла нам, так как теперь расстояние сокращалось очень быстро.

Вскоре ближайший бомбардировщик появился у меня на прицеле. 400 метров, 300 метров, 200 метров, 100 метров... Никогда еще мои ноги не стояли так прочно на педалях рулей, а ладони не сжимали ручку управления так крепко. Мои глаза буквально прилипли к прицелу. Я нажал гашетку и увидел, как моя очередь по дуге полетела к бомбардировщику. Одновременно яркие оранжевые вспышки замигали на моем лобовом стекле. Русский стрелок открыл по мне бешеный огонь! Теперь мишень полностью заполнила прицел, и я был вынужден круто отвернуть вправо, чтобы избежать столкновения. Описав круг, я выровнял истребитель и снова взял бомбардировщик на прицел. Хвостовой стрелок русских не унимался, его трассы мелькали вокруг моего самолета, но, как ни странно, я не чувствовал страха, только возбуждение.

Наша высота к этому времени упала до 150 метров, и внезапно несколько крупных объектов отделились от бомбардировщика. Пилот решил избавиться от бомб, чтобы облегчить самолет, их взрывы встряхнули мой «фоккер», и он закрутился, как листок бумаги на ветру.

Мне снова пришлось заходить в хвост бомбардировщику. Чуть добавить газ, и он точно у меня на прицеле. Теперь я просто не могу промахнуться! Я нажал гашетку, но когда мои очереди ударили по хвостовой части фюзеляжа, пилот бомбардировщика неожиданно выпустил шасси, которые сработали как воздушные тормоза. Скорость бомбардировщика сразу упала, и я был вынужден дернуть нос «фоккера» вверх, чтобы не врезаться в русского. Этот пилот отлично знал свое дело. Однако я не собирался второй раз попадаться на ту же уловку, поэтому я еще раз повернул, чтобы выйти в атаку, но уравнил скорость своего истребителя со скоростью бомбардировщика. Я выпустил длинную очередь по его правому мотору с дистанции не более 50 метров, и из-под капота повалил грязно-серый дым. Пропеллер почти сразу остановился, бомбардировщик клюнул носом, кое-как проскочил над деревьями и шлепнулся на небольшую лужайку.

Я с трудом верил собственным глазам. Моя первая победа! Во время боя я действовал чисто инстинктивно, совершенно не думая о тактике и углах упреждения. Можно даже сказать, что во время боя мой мозг просто отключился, все действия были совершенно автоматическими. А затем мне в голову пришла ужасная мысль. Действительно ли я сбил русский бомбардировщик? Я ведь не пытался установить принадлежность самолета или его тип. Я лишь предположил, что он вражеский! Я описал круг на малой высоте над своей жертвой и, к огромному своему облегчению, увидел, что это был Туполев СБ-2 с огромными красными звездами на крыльях. Три члена экипажа как раз выбрались из самолета, когда я пролетал над ним. Они замахали белыми тряпками, очевидно, опасаясь, что я расстреляю их, выпустив все оставшиеся патроны.

До этого момента я как-то не осознавал, что на борту самолета находились люди, которые теперь стояли на чахлом картофельном поле какого-то бедного фермера. Их самолет валялся рядом, разломившийся надвое. Весь воздушный бой казался мне каким-то далеким и обезличенным. Ты не слышишь криков боли, не видишь искаженные лица умирающих, ни крови, ни агонии, ни изуродованных тел. Вид сбитого самолета вызывает лишь радость. Его экипаж далек от тебя, и жалость к ним не закрадывается в голову победителя. Внезапно мне в голову пришла совершенно детская мысль. А может, мне сесть рядом и взять русских в плен? Я даже сбросил газ и начал было заходить на посадку, когда сообразил, насколько идиотски все это. Пришлось снова прибавить газ.

В горячке боя мне было некогда следить за своим местом, и теперь я довольно смутно представлял, где находится Иммола. Затем я заметил железную дорогу и небольшую станцию примерно в 5 километрах от себя. Снизившись над станцией, я сумел прочесть знакомое название «Кольёла». Несколько человек на платформе уставились на меня, и я сделал несколько кругов над станцией, чтобы указать направление на сбитый русский самолет. Не зная, поняли они мои сигналы или нет, я повернул на север в сторону Иммолы, желая как можно скорее ощутить под ногами твердую землю и поделиться впечатлениями с друзьями. В общем, мой первый бой так и остался самым ярким впечатлением за всю мою жизнь. Позднее были более жаркие и упорные бои, но они не оставили столь долгих и красочных воспоминаний, как этот.

Все еще переживая происшедшее, я оказался над озером Иммола и начал готовиться к посадке. Однако от возбуждения я забыл сбросить скорость, и мне пришлось, как новичку, делать второй заход. Мой «фоккер» запрыгал по земле, направляясь к стоянке моего звена, где механики хлопотали вокруг машин. Наконец я выключил зажигание и напрасно попытался скрыть свою радость. Я вылез из кабины с притворно безразличной физиономией, но напрасно, пилоты и механики схватили меня и начали подбрасывать в воздух. Кто сможет сохранить достоинство, когда его подбросят? Они были так же возбуждены, как и я. В конце концов, ведь произошло историческое событие. Это была первая победа финского летчика в воздуш-

ном бою. Вик сделал два захода на второй бомбардировщик и обстрелял его, но без видимого результата. Противник улизнул от него, нырнув в облако.

В столовой я с жадностью набросился на ожидавший меня завтрак, пока механики заправляли и перевооружали мой «фоккер». Едва я откинулся на спинку стула, как над аэродромом взвыла сирена тревоги. Почти одновременно заревело множество мощных авиамоторов, и над нами на малой высоте появились несколько двухмоторных самолетов. Створки их бомболюков открылись... грохот разрывов бомб и треск пулеметных очередей, перемешавшись с ревом моторов, просто оглушали. Но вскоре стало ясно, что русские наводчики были форменными мазилами, большинство бомб упало за пределами аэродрома, повреждены оказались только крыша и окна пустого ангара!

Атака 1°СБ-2 с бреющего полета застигла нашу систему оповещения врасплох, лишь четвертое звено успело подняться в воздух. Тем не менее, они догнали русских и сумели сбить 4 самолета. Мы даже захватили пленного, его допрос показал, насколько плохо были подготовлены русские летчики, с которыми мы столкнулись. Над краем аэродрома пилот одного СБ-2 приказал бомбардиру сбросить бомбы, но тот не понял приказа. Уверившись, что дела плохи, он поспешил выпрыгнуть с парашютом! К счастью для молодого русского лейтенанта, его парашют открылся мгновенно, несмотря на малую высоту, с которой тот выпрыгнул. Он благополучно приземлился возле наших ангаров, не самое плохое, что могло с ним случиться.

Погода ухудшается

И вот как раз когда мы начали вкладывать душу и сердце в эту новую, волнующую жизнь, ужасная снежная буря остановила все летные операции. Наш аэродром был временно парализован, и мы не могли совершенно ничего сделать. Снежная буря началась 2 декабря и продолжалась несколько дней, наши самолеты оказались прикованы к земле. Это дало нам возможность попытаться отыскать обломки наших первых жертв, чтобы осмотреть их оборонительное вооружение, броневую защиту, топливные баки и таким образом выявить уязвимые места, чтобы использовать в будущих боях. Несколько человек добрались до Кольёлы, что оказалось не слишком сложно, чтобы изучить сбитый мной СБ-2. Мы выяснили, что это была совершенно новая машина, шильдик завода в кабине позволил сделать вывод, что самолет был построен уже в этом году.

В фюзеляже самолета дырок оказалось больше, чем в дуршлаге. Мы насчитали 187 пробоин! Сначала мы решили, что это слишком много для одного бомбардировщика, но тщательный осмотр обломков показал, что фюзеляж был достаточно хорошо забронирован. Однако топливные баки в крыльях рядом с моторами были совершенно не защищены, и если бы я знал это, то стрелял бы именно по бакам. Я не сомневался, что в этом случае сбил бы бомбардировщик, израсходовав гораздо меньше патронов. Мы много узнали во время этой экспедиции и теперь хорошо знали ахиллесову пяту СБ-2.

Вернувшись в Кольёлу, мы, к счастью, встретили станционного смотрителя, который рассказал нам, что происходило после того, как я сбил бомбардировщик, а также о судьбе русского экипажа. Он состоял из майора и двух младших лейтенантов, которые быстро вытащили свои пистолеты, когда появились финские крестьяне, чтобы взять их в плен. Начался бой, в котором погибли двое русских. Третий член экипажа сам пустил себе пулю в голову. Я задумался, а что же могло произойти, если бы я поддался детскому желанию сесть рядом с бомбардировщиком и взять русских в плен!

Большинство разговоров в столовой крутилось вокруг нескольких боев, в которых мы участвовали до того, как началась буря, которая временно приостановила воздушную войну. Мы сравнивали наш опыт и вырабатывали тактику, которую следует испытать, когда возобновятся полеты. Мы теперь лучше представляли, с чем нам придется столкнуться, потому что умные люди сообщили, что русские сосредоточили против Финляндии около 800 бомбардировщиков. Чтобы противостоять этой армаде, мы могли собрать едва сотню исправных самолетов различных типов. В это число входили такие древности, как «Рипон» и «Бульдог», которые, с учетом их характеристик, были практически бесполезны. Туманные, унылые, снежные дни тянулись монотонной чередой, единственным утешением было то, что эта погода в равной степени мешала и полетам русских. По радиосообщениям и газетным статьям мы внимательно следили за героическим сопротивлением финской армии огромным силам русских. Она медленно отступала, но не более чем на один шаг. Из-за погоды мы были бессильны помочь своей стране.

18 декабря снег наконец перестал падать, и установились морозы. Низко в небе висели набрякшие снегом плотные тучи, а на земле лежал такой толстый снежный ковер, что нам пришлось сменить на самолетах колеса на лыжи. Незадолго до 11.00 береговая батарея в Сааренпяя возле крепости Койвисто сообщила, что в небе болтается русский самолет, который корректирует огонь кораблей. Мое звено было немедленно отправлено с приказом перехватить и уничтожить этот самолет, поэтому мы с Иллу Ютилайненом вылетели на задание.

Так как тучи шли очень низко, мы были вынуждены лететь на высоте около 100 метров, уже через 30 минут показался залив, и мы оказались над Сааренпяя. И никаких следов

самолета-корректировщика. Мы тщательно осмотрели район, однако наш противник, вероятно, ускользнул в тучи. Мы летели над восточной частью острова, когда внезапно под брюхом моего «фоккера» прогремел взрыв. Я невольно вскрикнул, так как самолет едва не свалился на крыло, но тут же выпрямился! Иллу как ни в чем не бывало летел рядом. Я резко повернулся и посмотрел назад. Длинная тонкая струя топлива тащилась за моим «фоккером». Мой топливный бак был пробит огнем с земли.

Приказав Иллу продолжать поиски русских самолетов, я повернул назад, надеясь успеть долететь до аэродрома, прежде чем кончится топливо. К счастью, опасности пожара не было. Мне предстояло пролететь около 90 километров на малой высоте над местностью, совершенно не подходящей для вынужденной посадки. Вдобавок я понятия не имел, насколько быстро пустеет мой топливный бак. Я знал только, что мой D. XXI имеет неубирающееся шасси, а потому не самый подходящий самолет для вынужденной посадки, особенно в лесистой местности. Лишь немногие пилоты, совершившие подобную попытку, могли потом об этом рассказать.

Я летел по прямой с максимальной крейсерской скоростью, пытаюсь одновременно и сократить потерю топлива через пробоину, и пролететь как можно больше. Я пролетел над маленькими хуторами Йоханнес, Саймио и Таммисуу, не отрывая взгляда от приборной доски. Я тщательно вслушивался в рокот мотора, дергаясь при каждом изменении тональности, несколько раз мое сердце замирало, когда мне казалось, что мотор встал. Прошли 13 минут, и я пролетел полпути. Я пересек железную дорогу Виипури – Антреа и находился чуть южнее станции Кавантсаари, когда случилось то, чего я боялся. Мотор «Меркюри» задергался, чихнул пару раз, умолк, но потом все-таки заработал. Топливо у меня почти закончилось. Мой «фоккер» медленно шел вниз, и у меня не оставалось иного выбора, кроме как спешно искать подходящее место для вынужденной посадки. К счастью, впереди уже не было леса, но местность все равно не выглядела подходящей. У меня не оставалось другого выхода, приходилось садиться на вспаханное поле, пересеченное дренажными канавами и окаймленное проводами электропередачи.

К этому времени я уже летел на высоте около 150 метров, и возможности найти более удобное место уже не оставалось. Мотор чихнул еще раз и окончательно умолк. Я приближался к полю, полого планируя, но все мои расчеты нарушила телефонная линия, внезапно возникшая прямо передо мной. Я был вынужден резко опустить нос «фоккера», чтобы проскочить под ней. Лыжи ударились о землю со страшным треском, так что у меня все кости забренчали, а привязные ремни больно врезались в плечи. Самолет подскочил, пролетел пару десятков метров, а затем снова с треском рухнул на землю. С помощью руля я отчаянно пытался заставить самолет скользить по прямой, однако он подпрыгивал и вилял на занесенных снегом бороздах и канавах. Он слушался меня ничуть не больше, чем необъезженная лошадь.

Наконец самолет начал понемногу замедлять свои беспорядочные метания по полю. Руль больше не действовал, и нос истребителя уткнулся в глубокую ирригационную канаву. Внезапно воцарилась тишина. Крылья «фоккера» уткнулись в канаву, а хвост задрался в небо. Я висел на привязных ремнях на высоте три метра над землей и боялся пошевелиться, чтобы не нарушить неустойчивое равновесие самолета, который мог опрокинуться на спину и похоронить меня под собой. Едва дыша, я аккуратно расстегнул замки и осторожно выбрался из кабины, после чего спрыгнул на землю.

Немного оправившись, я уселся на парашютную сумку на краю канавы и попытался оценить положение. Рядом со мной стоял «на попа» мой тяжело поврежденный D. XXI. С трудом верилось, что мой верный друг, который принес первую победу финским ВВС, закончит свою карьеру в столь бесславной позе, сунувшись носом в канаву. И словно мало было унижений, так, судя по всему, роковая пуля, которая послужила причиной всех несчастий, вовсе не была

отлита на уральских заводах. Ее почти наверняка выпустили те самые солдаты, от которых я должен был отогнать русский самолет-корректировщик.

Мою «посадку» наверняка видели из ближайших домов, поэтому, пока я сидел и курил, двое мужчин с дробовиками начали осторожно подкрадываться ко мне. Скорее всего, они не заметили синюю свастику на моем самолете и решили, что я русский, вознамерившись взять меня в плен или вообще отправить в ад. Я сообразил, что следовало бы поскорее обозначить свою национальность, пока они не принялись палить из дробовиков, и поспешно крикнул: «Нууää Päivää!» Это означало: «Добрый день!» Когда они поняли, что мы говорим на одном языке, то опустили свои ружья и подбежали ко мне, чтобы помочь. Я в последний раз взглянул на свой «фоккер». Хотя некоторое время спустя он снова поднялся в воздух, было ясно, что самолету придется задержаться на заводе в Тампере. Винт разлетелся в щепки, левую консоль требовалось заменить, шасси было серьезно повреждено, и один бог знал, какой еще ремонт потребуется. Поэтому я забросил парашют на плечо и вместе с сопровождающими направился к ближайшему дому. Позвонив на базу, чтобы сообщить о своем несчастье, я уселся вместе с хозяевами пить кофе. Мы говорили о войне, пока не прибыл автомобиль, чтобы отвезти меня обратно в Иммола.

Потеря моего D. XXI была серьезным ударом для третьего звена. Мы уже потеряли два D. XXI двух пилотов второго звена, которое действовало из Суур-Мерийоки. Оба были прекрасными пилотами: младший лейтенант Пекка Кокко, который позднее погиб в авиакатастрофе во время Войны-Продолжения, и сержант Лаури Ниссинен, который погиб 17 июля 1944 года, когда падающий самолет врезался в его истребитель, летящий на малой высоте. Теперь, после потери моего самолета, наши силы сократились до 5 самолетов и 6 пилотов.

Утро 20 декабря выдалось безоблачным, оно обещало прекрасную летную погоду. В 09.00 мое звено было отправлено на перехват в район Вуоксенранта – Антила, и 5 уцелевших «фоккеров» взлетели под командованием моего заместителя Тату Хухаманти. У меня просто не хватило духа отобрать у кого-нибудь из летчиков самолет, чтобы участвовать в вылете, поэтому я остался на земле. Я проклинал несчастную финскую пулю, которая попала мне прямо в бак. Парни приземлились в большом возбуждении. Выяснилось, что как только они прибыли в указанный сектор, то буквально врезались в строй вражеских бомбардировщиков и рассеяли его в яростной схватке. Хотя бой получился жестоким, все пять пилотов благополучно вернулись. Я был восхищен и горд тем, что в этот день они сбили не менее 5 вражеских самолетов.

Когда мы уселись вокруг стола с чашками дымящегося кофе, я был уверен, что мне предстоит несколько приятных минут, пока летчики будут рассказывать о своих приключениях. Однако я отметил, что молодой сержант Пентти Тилли выбрался из кабины с мрачным лицом и сейчас сидел, словно на похоронах. Он не принадлежал к парням, которые теряют голову в бою, поэтому пришлось выяснить причину такого настроения. Выяснилось, что его боевой опыт оказался крайне неприятным.

Он сумел сесть на хвост одному из бомбардировщиков и после недолгой погони всадил в него несколько очередей. Тилли заметил, что несколько самолетов ведут бой выше и левее, но когда он повернул в ту сторону, то ощутил страшный удар по правому крылу, и самолет резко накренился. Пилот просто окаменел от ужаса, когда увидел, что именно случилось. Менее чем в трех метрах от его кабины тело одного из русских летчиков зацепилось за выступающий ствол пулемета! Русский наверняка погиб в то же мгновение, но Тилли показалось, что он продолжает строить ему гримасы. Летчик попытался освободиться от ужасного груза, но истребитель плохо слушался его, так как парашют русского волочился позади крыла. Наконец парашют разлетелся в клочья, и тело отцепилось от ствола пулемета, хотя на полотняной обшивке крыла

остался большой разрыв в качестве напоминания о непрошеном пассажире. Тилли сказал нам, что пройдет еще немало дней, прежде чем он сумеет забыть лицо этого мертвого русского.

Следующий день снова выдался ясным и солнечным, хотя температура упала до минус 20 градусов Цельсия. Во время лунной ночи прозвучал сигнал оповещения о воздушном налете, но вражеские самолеты не нашли дороги к нашей базе. Я одолжил «фоккер» у одного из пилотов и повел звено на перехват к Тапалейоки. Мы кружили на высоте около 3000 метров, на подходе к берегу Ладожского озера стал виден большой пожар в Муолаа. Мы полетели на Кякисалми по направлению к Тайпале и вскоре заметили группу из 8 вражеских бомбардировщиков, которые летели на север на высоте около 6000 метров. За моторами каждого самолета тянулся белый инверсионный след. Дав полный газ, мы начали набирать высоту, но когда мы оказались на 4500 метрах, русские внезапно повернули на обратный курс. Это на мгновение озадачило меня, и я оглянулся, чтобы убедиться, что остальные истребители следуют за мной. Тогда я увидел, что за нами тащатся такие же инверсионные следы.

Это напугало русских, и теперь они старались как можно быстрее добраться до своей территории. Проклинаая белые хвосты, мы несколько минут продолжали гнаться за бомбардировщиками, но скорость и высота, на которой они летели, не оставляли нам никакой надежды выйти на дистанцию выстрела. Поэтому мы неохотно повернули назад, так и не выполнив задание. Но, по крайней мере, у нас осталось удовлетворение, что мы отогнали русских, не позволив им сбросить бомбы на наши позиции. На обратном пути, пролетая над берегами Ладожского озера, мы снова встретили несколько наших старых истребителей «Бульдог», которые, похоже, получили то же задание, что и мы. Впрочем, пытаться гнаться за современными русскими бомбардировщиками СБ-2 на этих устаревших бипланах было делом уже совершенно безнадежным.

Уже на подлете к аэродрому я заметил «утренний грузовик», который ожидал нас с завтраками прямо возле полосы, чтобы еда не успела остыть на морозе. В перерывах между вылетами мы постоянно дежурили рядом с самолетами, поэтому горячая еда была редкостью. Нам на летное поле приносили лишь бутерброды и термосы с кофе. Приказа на вылет приходилось ждать часами, и мы слонялись взад и вперед, стараясь сохранить тепло. Ближе к вечеру один из механиков, обладавший особенно тонким слухом, различил вдали гул авиамоторов. Мы все стали прислушиваться, внимательно осматривая небо в том направлении. Шум постепенно становился все громче, и наконец мы различили группу из 9 бомбардировщиков, приближающуюся на высоте около 2000 метров.

Времени дожидаться приказа не осталось, и мы бросились по самолетам. Буквально через минуту мы уже взлетели, но еще находились над самыми вершинами деревьев, когда я увидел падающие бомбы. К счастью, все они легли в озеро Иммола. После этого началась затяжная погоня, которая с самого начала имела мало шансов на успех, так как вражеские бомбардировщики уже мчались назад к своей территории, а наши «фоккеры» имели лишь минимальное преимущество в скорости над пустыми СБ-2. Русские также имели важное преимущество в высоте, и хотя пара истребителей, взлетевших первыми, успела дать несколько очередей, они не произвели никакого эффекта. Однако мой заместитель Тату заметил вражеский бомбардировщик, который резко снизился, пытаясь удрать, и сумел прикончить русского, одержав свою первую победу. Это означало, что теперь каждый летчик моего звена имел по крайней мере по одному сбитому самолету.

Погода оставалась холодной, но ясной, а долгие ночи были лунными – идеальный вариант для вражеских бомбардировщиков. Оба противника достаточно активно действовали в воздухе, и утром 23 декабря я получил лучший в своей жизни рождественский подарок – новенький «фоккер». Этот самолет имел серийный номер FR-108, и его пригнали из Тампере, где он ремонтировался после аварии. У меня не было времени проверить свою новую лошадку, даже верность прицела. В 09.30 вся эскадрилья получила приказ взлетать, чтобы прикрыть

отступление наших войск на фронте в районе Сумма. Мы должны были установить локальное господство в воздухе, поэтому вся эскадрилья из 18 самолетов выстроилась эшелонами над Хейнйоки, причем самая нижняя группа находилась на высоте 2000 метров. Мое звено получило задание действовать «ударной группой».

Тонкий слой туч повис над фронтом на высоте примерно 1500 метров, и нам пришлось спуститься ниже. Я внимательно осматривался, но различить самолеты на фоне темного леса было исключительно трудно. Случайно я заметил машины, движущиеся по дороге, и вспышки артиллерийских выстрелов, но никаких признаков русских самолетов не было. Только в 10.15 слева и ниже появилось некое движение. Это оказался старый русский разведчик Поликарпов Р-5, летевший на север.

Я отдал приказ атаковать, и мы парами обрушились на врага, показав идеальный вариант маневра. Русские ничего не подозревали, и я начал стрелять с дистанции 100 метров. Мои пули вспороли фюзеляж, а когда дистанция сократилась до 50 метров, Р-5 взорвался, словно ручная граната. Горящие обломки пролетели мимо моего «фоккера», пылающий мотор крутился, а пропеллер продолжал беспомощно загребать воздух. Русский самолет упал где-то возле станции Камара. Моя вторая победа!

Мы снова построились, и через 30 минут мой правый ведомый сообщил, что впереди вражеские самолеты. Почти сразу я заметил 3 вражеских бомбардировщика, летящих на север над Муолаанярви. Мы сблизились с этой троицей и пошли в атаку. В мгновение ока на хвосте каждого СБ-2 повис «фоккер», выпускающий короткие очереди в упор. Через две минуты все 3 бомбардировщика вспыхнули и упали. Во время этой стычки мы с Тилли оторвались от остальной группы, но, к счастью, я успел вовремя заметить 10 маленьких монопланов И-16, которые мчались прямо на нас. Давно известно, что лучшая защита – это нападение. Поэтому мы круто развернулись и пошли прямо навстречу русским. Я дал короткую очередь по ведущему И-16, рванул вверх и прицелился во второй истребитель.

Все четыре пулемета выплюнули струи пуль в русский истребитель, и когда я пролетал мимо, то заметил, что из него вылетел клуб серого дыма. И-16 беспорядочно задергался, словно пилот испытывал трудности с управлением, но у меня не было возможности проследить, что там случилось дальше, так как ко мне самому со всех сторон устремились трассы. Я пошел вверх с разворотом, однако один И-16 приклеился к моему хвосту, посылая короткие очереди. Полупереворотом я вошел в вертикальное пики и выровнялся над самыми вершинами деревьев, с облегчением обнаружив, что сумел оторваться от преследователя. К несчастью, я потерял из виду И-16, который обстрелял, поэтому мог считать победу только «вероятной». Высоко вверху четвертое звено продолжало бой, но через несколько минут эскадрилья снова построилась и полетела назад на базу, чтобы пополнить запасы топлива и боеприпасов. Вскоре мы снова были над линией фронта возле Сумма, но больше в этот день русских мы не видели.

Вечером, когда мы сидели в «дежурной палатке», то с радостью вспоминали пережитое днем. На летном поле механики готовили истребители, проверяли пулеметы и приборы, чтобы «фоккеры» были готовы к вылету на следующее утро. Лично я был вполне удовлетворен новой машиной. Она получила крещение огнем, не пройдя никаких предполетных проверок, и показала себя самым наилучшим образом.

В сочельник мы завтракали бутербродами, стоя вокруг машины, когда получили приказ: «Шквалистый ветер не позволит противнику вести разведку над дорогой между Сумма и Хуумола с 13.00 до 14.00. Все предыдущие приказы отменяются». Позднее, когда наши 6 истребителей крутились над дорогой Сумма – Хуумола, мы не сумели различить внизу никакого движения. Даже линия фронта выглядела непривычно тихой, вражеских самолетов нигде не было, и в 14.20 мы вернулись на базу и начали готовиться праздновать Рождество.

Общими усилиями мы сумели отрыть новое прекрасное убежище, куда перенесли все вещи из «дежурной палатки». Именно там мы и собрались вместе с механиками и техниками, чтобы начать праздновать. Часовых сменили, чтобы и они могли присоединиться к нам, несколько человек заняли их места, патрулируя вокруг самолетов два часа. Я слонялся вокруг «фоккеров» вместе с Тату, вспоминая прошлое Рождество и сравнивая с этим. Но мы не подозревали, что это был последний праздник Тату. К счастью, никто из нас не знает своей судьбы.

Когда в 21.00 снова появились часовые, мы отправились в офицерскую столовую продолжать. Когда я вошел, мне вручили рождественский подарок в виде приказа: «Третье звено, усиленное самолетами первого, получает название «Истребительная группа L» и завтра на рассвете, то есть 25 декабря, вылетит на аэродром Вяртсиля, откуда будет поддерживать группу генерала Талвела и 4-ю армию в течение двух дней. Главной задачей «Группы L» будет предотвратить нарушение наших тыловых коммуникаций и помешать ударам по базам снабжения. Все бои с превосходящими силами противника строго запрещены. Дальнейшие приказы будут переданы устно».

Поясним, что «Osasto L» – «Группа L» в качестве отдельной истребительной группы получила название по первой букве фамилии командира, L значило «Луукканен».

Два врага – зима и русские

На Рождество 1939 года в 07.00 только что созданная Истребительная группа L собралась для первого предполетного инструктажа. Начиная с полуночи, механики собирали инструменты и запасные части, грузили все это на автомобили, которые должны были последовать за нами в Вяртсиля. Им предстояло проехать около 300 километров по заснеженным дорогам. Перед убытием предстояло позаботиться о десятках разных вещей, и температура минус 20 градусов не облегчала работы. Наши «фоккеры» простояли на воздухе длинную холодную ночь, и нам пришлось долго прогревать моторы, прежде чем они ожили. Однако ровно в 09.00 все 8 «Меркюри» ровно загудели, поднимая вихри свежавывавшего снежка. После короткого разбега мы взлетели парами, выстроились над аэродромом, после чего повернули на Вяртсиля.

Боковое окно кабины не закрывалось из-за ледяной корки, образовавшейся внутри кокпита, поэтому нам пришлось страдать от уколов ледяного ветра, пока мороз наконец не ослабел. Лишь тогда мы смогли насладиться солнечной погодой и обманчиво мирным рождественским пейзажем. Наш курс пролегал недалеко от Сортавала, моего родного города, и я повел группу на малой высоте, чтобы поприветствовать земляков. Однако когда мы пролетели Сортавала, погода начала ухудшаться, и вскоре нам пришлось пробиваться сквозь разбушевавшуюся метель, держась на малой высоте. К счастью, я знал места, над которыми нам приходилось лететь, поэтому мы не рисковали заблудиться. Наконец в 10.00 сквозь пелену метели мы увидели аэродром Вяртсиля.

После полетов в Иммола посадка в Сортавала оказалась несколько неожиданной. Аэродром был покрыт слоем снега толщиной почти в метр, и как только лыжи наших маленьких, но тяжелых истребителей касались этого покрова, самолеты резко проваливались, останавливаясь почти мгновенно. Когда мы с трудом вырулили к северной границе летного поля, я спрыгнул с крыла и по пояс провалился в снег. Когда остальные пилоты добрались до меня, я приказал им оставаться у самолетов, пока я не доложу генералу Талвелу. Пока я искал генерала, то натолкнулся на майора Вихерто, командира TLeLv 16 (16-й разведывательной эскадрильи), который охотно согласился одолжить мне нескольких механиков, пока наши не придут сюда. Его эскадрилья обычно базировалась в Сортавала, но к этому времени в ней остались всего два или три ископаемых биплана Блэкберн «Рипон II», которые давным-давно заслужили почетную отставку и место в авиационном музее.

Генерал Талвела тепло приветствовал меня, видимо, прибытие наших истребителей обрадовало его. Однако вскоре мне стало ясно, что в Вяртсиля не было ни зданий, ни телефонной линии. Весь аэродром состоял из нескольких палаток. Я утешал себя мыслью, что согласно приказу нам предстояло провести здесь всего два дня, и терпеть придется недолго. Пришлось сделать очень многое, чтобы подготовить самолеты к вылету, и, несмотря на жуткий холод, мы вскоре взмокли от пота. Нам удалось вколотить столб посреди снежного поля и повесить на него провода полевого телефона, но построить хоть какое-то сносное убежище не получалось, поэтому дежурить нам пришлось под открытым небом, стоя среди сугробов или сидя на крыле своего истребителя. Снег, который после нашего прилета сыпал непрерывно, к 13.00 наконец-то прекратил валить, и мы сумели отправить на перехват первую пару «фоккеров». Они полетели к Толваярви, чтобы заняться группой СБ-2, их пилотировали Топи Вуоремаа и Йоппе Кархунен.

Летчики сумели подкрасться к русским незамеченными и оказались среди бомбардировщиков раньше, чем русские поняли, что происходит. В результате два СБ-2 были сразу сбиты, а Йоппе вскоре получил такой опыт, который запомнил навсегда. При подходе к аэродрому в снежном заряде его ведомый на посадке налетел на самолет Йоппе. Стальной пропеллер прошелся по фюзеляжу D. XXI от хвоста до самой кабины! К счастью для Йоппе, в этот момент

самолет ведомого слегка накренился, и свистящий диск пропеллера не задел Йоппе. Он разворотил радиостанцию, ушел в сторону и снова врезался в самолет уже впереди коленей Йоппе.

Во второй половине дня мы совершили еще несколько вылетов, но вскоре стало ясно, что нашим истребителям требуется тщательное обслуживание квалифицированных механиков, которые еще не прибыли в Вяртсиля. В сумерках, сдав самолеты под охрану, мы направились в казармы разведывательной эскадрильи, которая расположилась в средней школе городка. Лишь там мы получили давно заслуженный и так нужный горячий обед, впервые за последние 12 часов. Условия были более чем скромными по сравнению с тем, как мы жили в Иммола, но повсюду стояли горячие печки, поэтому жаловаться особо не приходилось. В 21.00 в школе появился мой старший механик Урпо Раунио и сообщил, что весь наземный персонал завершил длинное и утомительное путешествие и, несмотря на темноту и холод, уже приступил к работе.

На следующий день снова шел густой снег, приковав нас к земле, и мы провели день в тепле. Ночью меня поднял стук в дверь. Я глянул на светящийся циферблат своих часов – время 02.00. Стук продолжался, и приглушенный голос что-то пробормотал насчет телефона. Я сунул ноги в летные сапоги, набросил на плечо меховую куртку и выскочил наружу. В небе сияли яркие звезды, а температура была ниже, чем в холодильнике. Я перебежал через открытый школьный двор в помещение штаба, где выяснилось, что звонили из штаба авиаполка. Я сумел расшифровать короткое сообщение: «Прежнее положение на один день». Я решил, что от нас требуют остаться в Вяртсиля еще и на третий день!

На следующее утро мы продолжали дежурить на морозе и за 5 часов светлого времени (а зимой в Финляндии больше не бывает) совершили 8 вылетов на перехват, но лишь один раз удалось встретить противника. Два D. XXI, пилотируемые Виком и Напу Маннула, встретили над районом Суоярви – Толваярви несколько истребителей Поликарпов И-15. В результате состоялся недолгий, но жестокий бой. Хотя русские истребители были гораздо маневреннее, мастерство и острый глаз наших пилотов позволили записать на счет HLeLv 24 еще 2 победы.

Когда уже начало понемногу темнеть, мы с Иллу Ютилайненем вылетели на разведку вражеской территории. Это задание нам выдал штаб 4-й армии, нам следовало осмотреть район Туломаярви. Перед вылетом мы выложили из карманов буквально все, что там только имелось, на случай, если придется совершить вынужденную посадку на вражеской территории. В этом случае личные вещи могли дать русским сведения о нашей базе. Мы летели на высоте 1300 метров на юго-восток, причем Иллу следил за небом, разыскивая вражеские истребители, а я все внимание уделил земле под нами.

Справа мы могли видеть замерзшее и засыпанное снегом Ладожское озеро, причем девственно-белое покрывало снега было испещрено свежими следами снарядных разрывов. Тут и там в чаще леса виднелись костры привалов, машины и повозки медленно ползли вдоль узкой извилистой дороги. Изредка какая-нибудь нервная зенитная батарея открывала по нам огонь, и красно-желтые трассы лениво изгибались, поднимаясь в небо, прежде чем рассыпаться позади ярким фейерверком. Я тщательно отмечал на карте позицию каждой зенитки, которая обнаруживала себя.

Дальше к югу местность стала более открытой, карта показывала, что мы летим над старой границей Финляндии, хотя снег укрыл практически все приметные ориентиры. Обстановка было довольно спокойной, лишь изредка внизу мелькала деревенька или отдельный хутор, которые хоть немного оживляли совершенно унылую и пустынную местность. Но как раз перед тем, как прилететь к Туломаярви, я заметил на главной дороге какое-то движение – группа из 30 грузовиков направлялась на север. Деревня Туломаярви выглядела мирно, тонкие струйки дыма поднимались из печных труб маленьких домиков. Однако в этот момент Иллу, летевший рядом, покачал крыльями своего «фоккера». Я огляделся, но ничего в воздухе не увидел, но

когда я посмотрел вниз, то сразу заметил то, что привлекло внимание Иллу, – на льду под нами стояли самолеты!

Почти одновременно вокруг нас начали рваться 40-мм снаряды, наши истребители начало трясти. Я бросил свой «фоккер» полупереворотом вниз, Иллу приклеился к моему хвосту и шел следом. Мы вышли из пике над линейкой выстроенных монопланов И-16. Первый истребитель появился у меня на прицеле, и с невыразимым удовольствием я нажал гашетку. Струя раскаленного свинца прошла вдоль шеренги русских самолетов. Оглянувшись через плечо, я увидел, что Иллу тоже начал обстреливать их, но мы не могли оценить результаты атаки. Мы повернули домой, сопровождаемые огнем зениток.

Долгий обратный путь мы проделали над самыми вершинами деревьев, и первые звезды уже зажглись в небе, когда мы приземлились в Вяртсиля. Я сообщил о результатах разведки в штаб армии, а затем, весь заочеченный, потащился в школьное здание, чтобы немного оттаять. Слава богу, нам предстояло на следующий день возвращение на уютную базу в Иммола! Но через несколько часов все мои мечтания разлетелись в прах. Пунктуально, точно в 02.00, меня снова разбудили и вызвали к телефону. Приказ был точно таким же: «Прежнее положение на один день».

Если тучи начали постепенно рассеиваться, то морозы становились все крепче, и находиться на открытом воздухе было просто невыносимо. Наконец мне посчастливилось отыскать палатку, которую мы установили на опушке леса позади истребителей. По крайней мере теперь у нас появилось хоть какое-то убежище, но после этого мы столкнулись с новой проблемой. Наши запасы, рассчитанные на два дня, подошли к концу. Нам не хватало сжатого воздуха для пулеметов и тормозов, машинного масла, пулеметных лент и всего остального. Расследование показало, что ближайшая база снабжения находится в Йоутсено возле Лаппеенранта, что означало путешествие по дороге 700 километров туда и обратно.

Я позвонил по телефону в штаб эскадрильи, чтобы удостовериться, что там знают о полученном приказе. Получив отрицательный ответ, я решил, что у меня нет иного выхода, кроме как отправить грузовик в долгое и утомительное путешествие в Йоутсено, причем значительная часть пути проходила по дороге, которую снег и лед сделали непроходимой. Но даже если грузовик доставит все необходимое в Вяртсиля, я сомневался, что нам удастся подготовить истребители. Все ремонты и проверки моторов производились по ночам при температурах значительно ниже нуля на открытом воздухе и при совершенно недостаточном освещении. Мы еще могли действовать несколько дней, но что произойдет потом, было лучше не думать.

Пытаясь хоть как-то решить проблему обслуживания, я решил найти место для вспомогательного аэродрома на одном из замерзших озер возле Сортавалы. Взяв автомобиль, я отправился в Сортавалу и был просто подавлен, когда увидел пустынными улицы, знакомые мне с детства. Жители покинули город, поэтому я был страшно удивлен, встретив своего старого директора школы. Его очень заинтересовали наши воздушные бои, и, выслушав мой рассказ, он сухо заметил, что все это происходит потому, что я был крайне невнимателен на уроках. Тщательный осмотр близлежащих озер рассеял все мои надежды перевести самолеты туда, так как все они поверх льда были залиты водой, лишь припорошенной сверху снегом.

Так как машина, которая доставила меня в Сортавалу, должна была оставаться в городе до позднего вечера, чтобы забрать еще кое-кого, я воспользовался возможностью, чтобы навестить своих родителей, которые жили всего в 30 минутах езды от города. Машина высадила меня возле дома, и я очень приятно провел время, рассказывая новости и наслаждаясь горячим кофе, и постепенно немного отошел от депрессии, в которую меня поверг вид Сортавалы военного времени. Но все хорошее кончается быстро, настало время прощаться, и родители проводили меня до железнодорожной станции Куокканиеми, чтобы я мог на местном поезде добраться до города.

Поезд наконец прибыл, и я совершил первую и последнюю свою поездку по железной дороге за время Зимней войны. Поезд уже минут пять брнчал по рельсам, когда начался воздушный налет. Паровоз остановился, и пассажиры начали выпрыгивать из вагонов, пробираясь сквозь сугробы к деревьям. Другие, наоборот, поспешно забились под вагоны, чтобы укрыться от самолетов. Удивленный этой суматохой, я один стоял на ступеньках вагона. Было ужасно холодно и совершенно тихо. Время шло. Пятнадцать минут... Тридцать... Наконец прошел целый час, но никакие самолеты так и не появились. Затем в направлении Сортавалы мы увидели несколько ярких вспышек, и вдалеке возник гул авиамоторов. Еще несколько вспышек, и налет завершился! Я почувствовал огромное облегчение, когда расстался с этим медленным, ненадежным и очень уязвимым средством транспорта на вокзале Сортавалы, пересев в ожидавшую меня машину. Через час я был в Вяртсиля.

Подошел канун Нового года, однако Истребительная группа L по-прежнему торчала в Вяртсиля. Четверо из нас взлетели, несмотря на низкую облачность, и хотя ее нижняя граница находилась на высоте около 100 метров, отправились патрулировать в районе Коллаанйоки – Сюскиярви. Дикая местность внизу выглядела просто великолепно. Покрытый снегом еловый лес простирался насколько хватало глаз, и не было видно никаких признаков человеческого жилья. Совершенно внезапно один русский И-16 выскочил из тучи, его пилот, похоже, не подозревал о нашем присутствии. Иллу, летевший справа от меня, бросился на русского, словно ястреб, в считанные секунды он прицелился и дал очередь. Видимо, он попал, потому что русский истребитель немедленно свалился на крыло и рухнул в сугробы.

Унылый полет продолжался, но вскоре все переменялось, теперь уже нас атаковали русские истребители. Вокруг замелькали трассы, вынудив нас отчаянно маневрировать, чтобы увернуться, завязалась безумная «собачья свалка». Финские и русские летчики немедленно стреляли, как только противник оказывался на прицеле. В какой-то момент я поймал русского на перекрестие, но уже в следующую секунду сам был вынужден судорожно уклоняться от его очереди. Ситуация менялась моментально, и результаты стрельбы были неважными, так как нормально прицелиться в подобных условиях было просто невозможно, ведь бой шел буквально над самыми верхушками деревьев. Я стрелял под самыми немыслимыми углами, мой «фоккер» метался, словно щепка в водопаде. Русские напоминали стаю рассерженных ос, и я не мог сказать, были у них потери или нет. Затем русские исчезли в тучах так же внезапно, как и появились. Мы с облегчением построились и направились к своей территории.

Во время обратного полета в Вяртсиля я начал прикидывать шансы на спасение пилота, совершившего вынужденную посадку в этой глухомани. Они были очень скромными, особенно если летчик будет ранен при посадке. Однако если у него окажутся лыжи... Сразу после посадки я отправил требование на восемь пар складных лыж с легкими металлическими палками. Их следовало уложить в фюзеляжи наших «фоккеров», в этом случае шансы на спасение таких опытных лыжников, какими были мы все, резко повышались.

Мы слишком устали, чтобы праздновать наступление Нового года, 1939 год уступил место 1940-му, когда мы громко храпели во сне. Несмотря на сильные холода – позднее я узнал, что это была одна из самых холодных зим за всю историю Финляндии, – первый день нового года начался с лихорадочной активности. Как только рассвело, мы вылетели на перехват. В течение всего дня один вылет следовал за другим, и мы провели несколько воздушных боев. Они были настолько интенсивными и продолжительными, что трудно было определить счет эскадрильи за этот день. Однако позднее мы нашли обломки 3 русских бомбардировщиков на своей стороне линии фронта, их сбили Йоппе Кахунен, Вик Пытсия и Топпи Вуоримаа.

К этому времени мои опасения насчет исправности самолетов начали быстро расти, наши «фоккеры» явно устали от непрерывных боев в ужасных погодных условиях. Так как возмож-

ности обслуживания в Вяртсиля были минимальными, боевые повреждения ремонтировались кое-как. Один «фоккер» ожидал замены мотора, у другого пропеллер был весь изрешечен пробоинами из-за отказа механизма синхронизации. Наши силы сократились до 6 боеспособных машин, и я доложил о состоянии дел в штаб эскадрильи, потребовав прислать новые самолеты из других звеньев, чтобы продолжать полеты. Однако наши ремонтные службы на Карельском фронте работали с предельным напряжением. Мне еще удавалось постоянно держать в воздухе 4 патрулирующих истребителя, но их состояние ухудшалось буквально с каждым часом!

В течение нескольких дней лишь два или три самолета могли подняться в воздух, и было понятно, что если в самом ближайшем будущем не поступят новые машины, то Истребительная группа L будет существовать только на бумаге. Наши механики выбивались из последних сил. Наступил двенадцатый день Рождества, и в 06.00 нас поднял пронзительный горн тревоги. Однако, когда мы выскочили наружу, то нас встретили удары ледяного ветра. Невероятно низкие температуры уже вынудили нас отказаться от утреннего умывания, но когда мы выбежали на летное поле, выяснилось, что термометр упал до минус 42 градусов по Цельсию. Хотя мы бежали довольно быстро и на нас были теплые летные куртки и меховые ботинки, к тому моменту, когда мы добрались до самолетов, наши зубы выстукивали барабанную дробь.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «Литрес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на Литрес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.