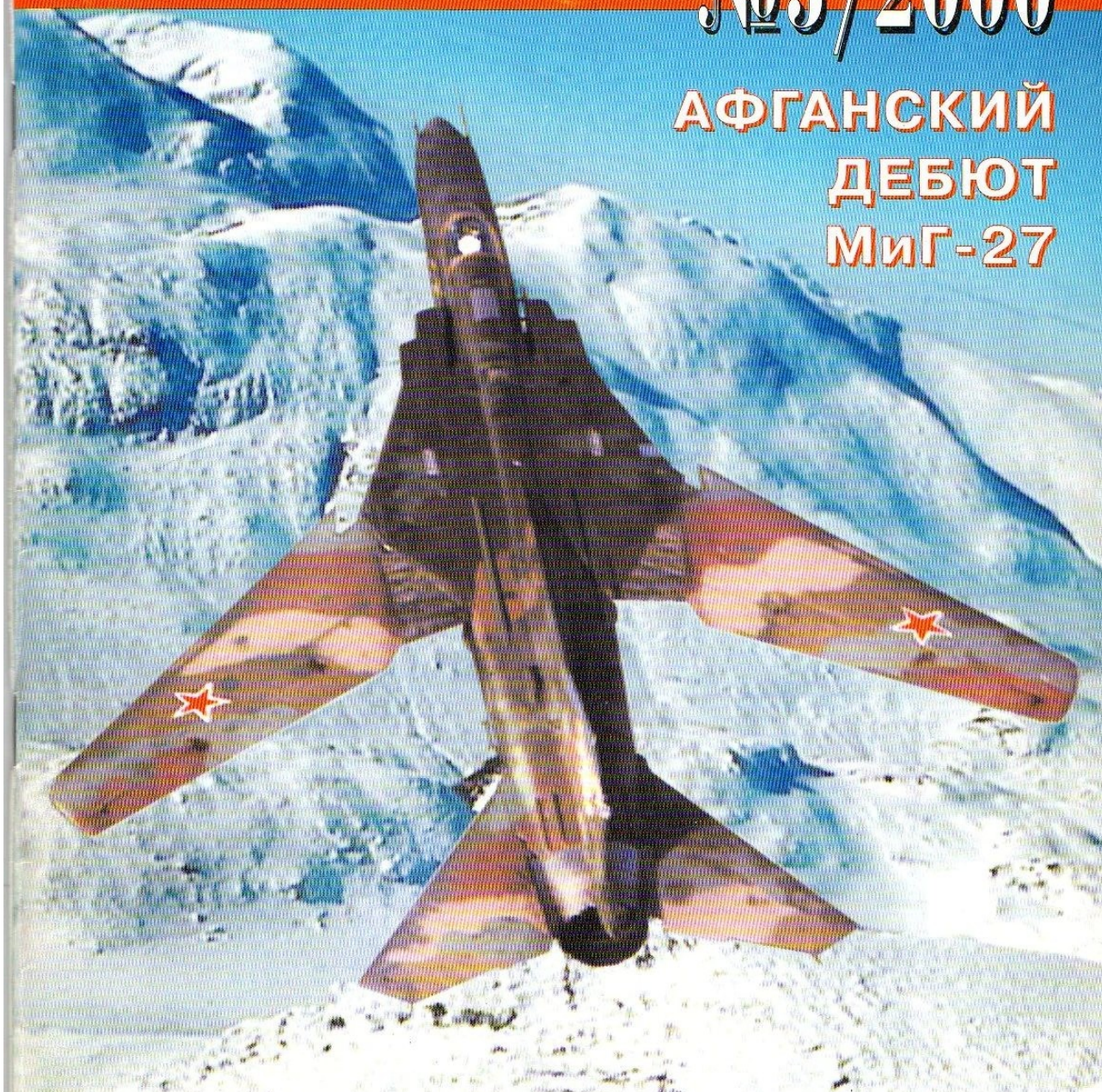


История Авиации

History of Aviation

№5/2000

АФГАНСКИЙ
ДЕБЮТ
МиГ-27



Ойва Туоминен

Алексей Андреев

Все, кто вспоминал в своих мемуарах об этом финском летчике, навсегда сохранили о нем самые добрые чувства, находясь под непреодолимым очарованием его обаяния и тонкого чувства юмора. Но не только этим прославился среди своих сослуживцев Ойва Туоминен. Со своими 44 заявленными победами, одержанными в более чем 400 боевых вылетах, он является пятым финским асом и лучшим из пилотов «Страны Суоми», летавших на бипланах «Гладиатор». Война на этих устаревших истребителях, он одержал шесть побед. Кроме того, на его счету числится один уничтоженный аэродром.



Ойва Эмиль Калерво Туоминен (Oiva Emil Kalervo Tuominen) родился в маленькой сельскохозяйственной общине Литти недалеко от города Коуволы на юге Финляндии в 1908 г. Он никогда не видел своего отца, а его мать Лида все свои надежды возлагала на единственного сына. И быть бы Ойва крепким и основательным крестьянином, если бы в 1917 г. он не увидел на море русскую летающую лодку. Вид взлетающего с воды самолета до того поразил детское воображение, что Туоминен тогда твердо решил стать летчиком. Но путь в кабину самолета был очень нелегок.

Шансов стать пилотом у него было ничтожно мало, учитывая происхождение и образование, поскольку Туоминену удалось закончить только четыре класса сельской школы. Это звучит странно и даже дико в наше время, но стать пилотом Ойва помогла служба в армии. Он был призван в 1926 г. в возрасте 18 лет, и так упорно упрашивал призывную комиссию направить его для службы в авиацию, что, несмотря на свое убогое образование и «низкое» происхождение, он был определен для начала учеником авиамеханика. Первый шаг был сделан! Матушка Туоминен, узнав о таком повороте событий, умоляла Ойва не становиться летчиком, так как в её представлении эта профессия была сродни самоубийству. Любящий сын не мог перечить уважаемой матери и, скрепя сердце, согласился стать авиамехаником.

Справедливости ради надо отметить, что Ойва стал хорошим механиком. Вскоре он женился и в 1932 г. у него в семье родился сын, однако небо по-прежнему манило и в 1933 г. Ойва, не в силах более сопротивляться своей мечте, поступает в летную школу. Инструкторы и наставники были поражены той быстротой, с которой он овладел мастерством управления самолетом, его достижения в воздушной стрельбе были впечатляющими, а меткость — феноменальной. Однако все в один голос отмечали фантастическое упрямство уже немолодого курсанта, что, впрочем, не расценивалось как недостаток для истребителя. По завершении обучения

он получает звание сержанта и направляется в 26-ю эскадрилью (LeLv26), куда прибывает 1 января 1938 г. На вооружении этой авиачасти стояли истребители английского производства «Бристоль-Бульдог». Командование финских ВВС понимало, что реальная боевая ценность этих бипланов стремительно приближается к нулю, а поэтому, когда началась Зимняя война, сержанта Туоминена прикомандировали к LeLv24, на вооружении которой стояли тоже устаревшие, но более боееспособные истребители «Фоккер»D-21.

Первую победу Туоминен записывает на свой счет 25 декабря 1939 г., сбив над Каннасом бомбардировщик СБ. В тот день советские ВВС потеряли только четыре бомбардировщика: три ДБ-3 из 6-го ДБАП, и один из 21-го ДБАП, части оснащенные СБ потерь не имели. Впрочем, возможно, неопытный пилот просто неправильно идентифицировал неприятельскую машину. 31 декабря он был удостоен очередного продвижения по службе с присвоением звания «старший сержант» (ylikersantti). Следующий сбитый пришелся только на 19 января — в районе Лаатоккаhti (Laatokkahti) упал еще один советский бомбардировщик, и на этот раз — действительно СБ лётчика Семёнова из 24-го СБАП 13-й Воздушной армии.

1 февраля Туоминена отзывают обратно в 26 эскадрилью для освоения другого биплана английского производства «Глостер-Гладиатор» — 30 этих уже устаревших машин были получены из Великобритании 12 декабря 1939 г., причем Финляндия оплатила только два десятка, а остальные являлись подарком от английского правительства. Времени на переучивание не было, в условиях подавляющего численного превосходства советской авиации в воздухе каждый самолет у финнов был на счету, поэтому уже 2 февраля Ойва вылетает в паре на перехват пары СБ, прикрытых двумя звеньями И-16 в район Елимяки. Истребителям сопровождения удалось связать боем «Гладиаторы», и оба двухмоторника на форсаже со снижением ушли к югу. Несмотря на трехкратное превосходство противника в численности,

Ойва всё же удалось повредить один «ишак», который с дымом вывалился из «собачьей свалки», чуть позже еще один плюхнулся на пузо недалеко от Котка, а последнего финн настиг уже над островом Гогланд, но его пилоту удалось уйти на свой аэродром. Советские источники подтверждают потерю в тот день только двух И-16 из состава 149-го ИАП. По оценке самого Туоминена, истребители противника только вначале действовали агрессивно, а после ухода бомбардировщиков и потери одной своей машины вели бой очень вяло и безынициативно, что, возможно, объясняется нехваткой горючего.

Для прикрытия с воздуха наземных сил 4-го корпуса финской армии и группы Талвела от атак советской авиации 5 февраля была создана временная группа из девяти самолетов, которую возглавил лейтенант Эйно Кивинен. Помимо Туоминена, в группу входили также Ильмарин Еенсуу, Лаури Лаутамяки, Пентти Тевя, Йорн Ульрих, Кнут Кальмберг и унтер-офицер Артола. Сначала группа была размещена на полевой площадке под Мензункангас, а затем, 9 февраля, в районе Вяртсиля. Первое боевое столкновение произошло только 16 февраля, Лаутамяки сумел незамеченным подрастаться над Яловаара к группе из 15 И-16 и сбить одного из них.

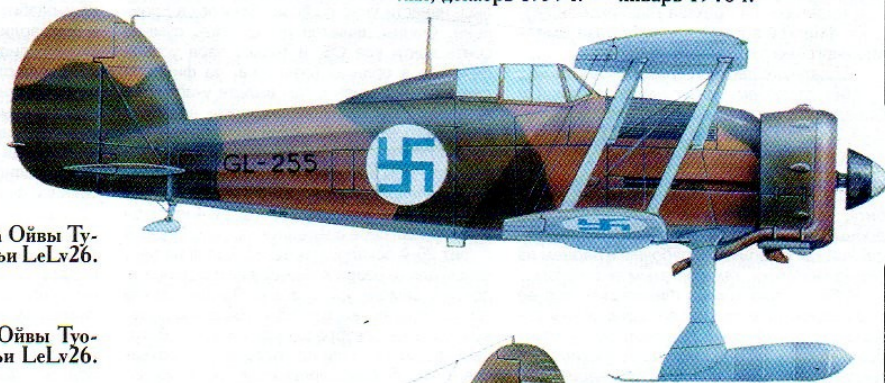
12 февраля Калмберг (на GL-261) и Йонсуу (на GL-256) атаковали девятку СБ, но смогли сбить только пару бомбардировщиков — Калмберг над Лоймоланьярви, а Йонсуу — над Кидесъярви. Утром следующего дня Туоминен и Лаутамяки взлетели по тревоге и были направлены в район Маткаселя, на подходе к которому они обнаружили большую группу советских бомбардировщиков. После доклада по радио на подмогу немедленно вылетели Калмберг и Кивинен, дежурившие с прогретыми двигателями, затем начали взлетать и оставшиеся пять «Гладиаторов» — так что очень скоро вся девятка Кивинена была в воздухе. Однако, заняться бомбардировщиками не пришлось, так как финнов связали боем девять истребителей И-15-бис. Шесть советских истребителей встали в «испанский круг», приняв оборонительную тактику, в то время как одно звено отошло немного в сторону и стало набирать высоту.

Именно это звено напало на Калмберга, когда тот атаковал «круг», стараясь разбить оборонительный порядок. «Гладиатор» получил несколько попаданий, и его пилоту ничего не оставалось, как попытаться уйти от очередей «бисов» пикированием, но это не удалось — тройка советских истребителей продолжала висеть на хвосте исколачивая финский истребитель пулеметными очередями. В какой-то момент Калмберг попытался выйти из пике, резко переведя истребитель в кабрирование, но советские летчики не собирались упускать добычу и когда вражеский биплан завис, он получил новую порцию пуль. Видимо на этот раз был поврежден двигатель или убит пилот, так как «Гладиатор» быстро потерял скорость и вошел в неуправляемый штопор, выйти из которого Калмбергу было не суждено...

Тем временем, самолет командира финского отряда тоже получил повреждения

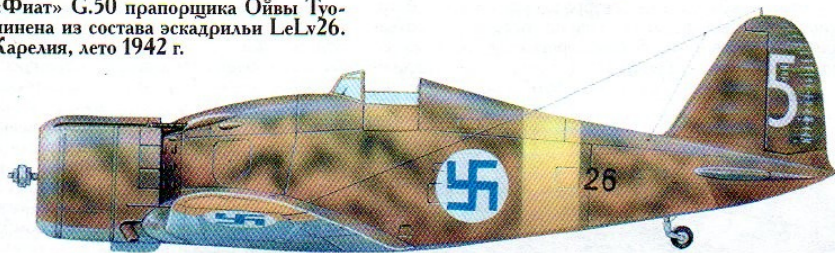


«Фоккер» D.XXI (третьей серии) сержанта Ойвы Туоминена из состава эскадрильи LeLv24. Карелия, декабрь 1939 г. — январь 1940 г.

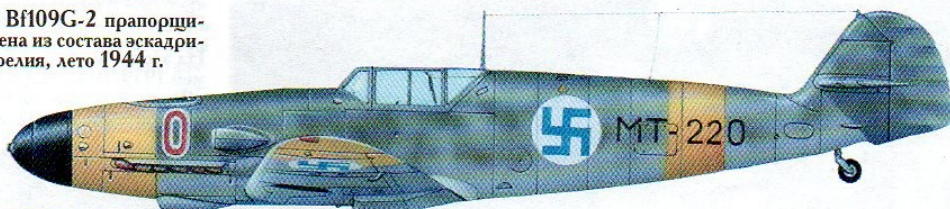


«Гладиатор» Mk.II сержанта Ойвы Туоминена из состава эскадрильи LeLv26. Карелия, февраль 1940 г.

«Фиат» G.50 прапорщика Ойвы Туоминена из состава эскадрильи LeLv26. Карелия, лето 1942 г.



«Мессершmitt» Bf109G-2 прапорщика Ойвы Туоминена из состава эскадрильи LeLv26. Карелия, лето 1944 г.



Художник Сергей Ершов

двигателя, но Кивинен, введя свой биплан в пологое пикирование, сумел оторваться от преследователей и благополучно приземлиться в Вяртсиля. К тому времени воздушный бой почти утратил всякую управляемость и превратился в настоящую «собачью свалку», где каждый сражался сам. На этот раз советские пилоты показали себя настоящими мастерами воздушного боя, и финнам пришлось несладко. Самолет Ульриха был сильно поврежден, а сам он — ранен. Несмотря на это, ему удалось совершить посадку в районе Кухиласваара-Хавиваара, самолет (GL-257) был настолько сильно поврежден, что не восстанавливался. Сам Ульрих в этом бою записал себе пару сбитых советских истребителей. Еще на одного сбито претендовал Илмари Еенсуу (GL-256).

Туоминен и Лаутамяки уже возвращались домой после неудачной стычки с И-15-бис, когда по радио пришло сообщение от Тева и

Артола, которые обнаружили наконец девятку СБ, из-за которых, собственно, и завязался бой, уже заходящих на бомбардировку железнодорожной станции. Избежать разрушений на земле не удалось, но в короткой последующей схватке Туоминен в течение семи минут сбил три СБ, и один Р-5, неизвестно как оказавшийся в том районе, а Лаутамяки — один СБ. Документы 39-го СБАП подтверждают потерю только трех бомбардировщиков в тот день, не нашлось подтверждения и сбиту Р-5, возможно, машина действительно была обстреляна и повреждена, но севший затем на вынужденную советский лётчик сумел ликвидировать повреждения и вернуться домой. Лаури Лаутамяки, который часто летал с Туоминеном, вспоминал про тот бой:

«Я только удивлялся, как «Ойппа» (прозвище Туоминена — Прим. авт.) это делает, он подходил, давал одну очередь, и бомбардировщик загорался. Чтобы добиться того

же результата, мне приходилось выполнять несколько атак.»

Воевать на «Гладиаторе» против И-15-бис и И-153, которые практически ничем ему не уступали, а тем более против более скоростного и тоже достаточно маневренного И-16, было тяжело, и финны несли ощутимые потери. Поэтому, по мере вытеснения из строя английских бипланов, летчиков пересаживали на более современную технику — в частности, LeLv26 получила итальянские «Фиаты» G-50. Процесс переобучения занял некоторое время, но эскадрилья успела-таки повоевать «под занавес» Зимней войны. На момент подписания перемирия 12 марта 1940 на счету Туоминена было 10 официальных побед, и еще четыре были по разным причинам ему не засчитаны. Так, при отражении воздушного налета на Коуволла 11 марта 1940 г. он атаковал советские бомбардировщики уже в зоне действия зенитной артиллерии и сбил двух,

которые были записаны на счет артиллеристов. Туоминен яростно требовал разбора и восстановления справедливости, но командир эскадрильи не стал ссориться с зенитчиками, да и война, к тому же, кончилась.

В борьбе один на один против гигантской военной машины СССР финская армия, несмотря на стойкость и героизм солдат, офицеров и работников тыла, была обречена на поражение. По условиям подписанного мира Финляндия теряла значительные территории на Карельском перешейке и на севере страны, отходящие к Советскому Союзу. Поражение в войне и потеря территорий не только не привело к упадническим настроениям в армии и обществе, но напротив, способствовало сплочению и единению нации. Хотелось бы в связи с этим привести некоторые выдержки из приказа Главнокомандующего Финской армией Карла Густава Эмиля Маннергейма от 13 марта 1940 г.:

«Содаты доблестной армии Финляндии! Мир заключен между нашей страной и Советской Россией, суровый мир, уступивший Советам почти что все поля брани, полные вашей кровью во имя всего того, что нам дорого и свято...»

«Солдаты! Я сражался на многих полях битв, но еще ни разу не видел воинов, поданных вам... Я равно горд жертвой, принесенной как фабричным рабочим и парнем из бедной избушки, так и богатым человеком...»

«Я благодарю армию Финляндии (все ее рода войск с самого первого дня войны совершали прекрасные подвиги) за ту храбрость, с которой они выступали против многократно превосходивших сил неприятеля, ... и за то упорство, с которым они цеплялись за каждый кусок родной земли...»



«После шестнадцатинедельных кровопролитных боев днём и ночью, без отдыха, наша армия и сегодня стоит, непобеденная, перед врагом, который, несмотря на колоссальные потери, численно только рос. Наш тыл, где бесчисленные воздушные налеты сеяли ужас и смерть среди женщин и детей, остался непоколебим...»

«Но на том, что остается, мы должны подготовить дом для тех, кто остался без крова, и наилучшие условия существования для всех; нам следует быть как никогда готовыми защищать эту ставшую меньшей землю отцов с той же решимостью и силой, с которыми мы защищали нашу неразделённую родину...»

Вот, примерно, с такими настроениями окончилась Зимняя война и для Туоминена. Разумеется, не были забыты и его заслуги, и 24 апреля 1940 г. ему было присвоено звание главного сержанта (vaarelli). Война окончилась, но нагрузка осталась, дни проходили в сплошных учебных боях и стрельбах, и к началу боевых действий в июне 1941 г. Туоминен приобрел достаточное мастерство во

владении своим «Фиатом». Однако, с ростом мастерства, росла и его самоуверенность. Однажды командир эскадрильи устроил ему настоящую выволочку, когда увидел, как тот упражняется в полетах над озером в перевернутом положении «на высоте гребешков волн». Комэс был совершенно прав, так как двигатель «Фиата» был не приспособлен для длительной работы в перевернутом положении, и вскоре начинал плескаться маслом и бензином, что могло привести к пожару. Другой бы и промолчал, но Ойва вступил в перепалку с командиром, заявляя, что пусть остальные делают то, что могут, а он будет делать то, что считает нужным.

25 июня Финляндия объявила войну Советскому Союзу. В тот же день 15 бомбардировщиков СБ (по финским данным) попытались нанести удар по базе «Фиатов» в Ёринене. Финны, взлетев по тревоге, сумели сбить почти все СБ, и только пара успела скрыться в облаках (опять же, по финским данным). Туоминен в том вылете участия не принимал, так как «прохлаждался» на гауптвахте за то, что несколькими днями ранее нарушил приказ, и летал вдоль советско-финской границы в зоне, запретной для полетов.

С началом боевых действий Туоминена вернули с нар в кабину «Фиата», и 4 июля он уже записал себе очередную победу. Первый флайт 26-й эскадрильи базировался на песчаном пляже озера Хойтайнен (Houtiainnen), почти у самого уреза воды. Погода стояла теплая, солнечная, с редкими башнями кучевых облаков, разбросанных по небу. В тот день флайт подняли по тревоге на перехват советских бомбардировщиков, приближающихся к Ёенсуу. При взлете Туоминена осенила идея, где искать бомбардировщики, но,

поскольку его истребитель (борт FA-3) был оборудован только радиоприемником и не имел передатчика, то он не смог поделиться с остальными своим «озарением». Судорожные качания крыльями тоже не привлекли никакого внимания, и тогда Туоминен плюнул на всех, резко, почти у самой земли, развернулся влево, и покинул строй. Вскоре он набрал высоту и обнаружил дюжину СБ без охраны, на высоте примерно 3000 м.

К этому времени он настолько удалился от своих коллег, что рассчитывать на их помощь не приходилось и Ойва пошел в лобовую атаку на строй советских самолетов, избрав в качестве цели машину ведущего. Мгновение, и очередь двух синхронных крупнокалиберных пулеметов поразила переднюю часть СБ. Стеклометелью разлетелось разбитое очередью остекление кабины, и бомбардировщик свалился в крутое пики, видимо пилота убило сразу. Туоминен пролетел под строем бомберов, и, когда оказался сзади-снизу, заложил крутой разворот с набором высоты. На этот раз он решил атаковать машину замыкающую строй. Первая же очередь поразила стрелка, а вторая угодила в двигатель. Надо отметить, что противники финну достались не робкого десятка, и весьма опытные, так как, едва один из бомбардировщиков получил повреждение, остальные тут же сбавили скорость, чтобы поддержать огнем своего. Туоминен, видимо, этого не ожидал, и получил свою порцию свинца сбоку, от стрелка другого СБ, примерно с 20 метров. Почувствовав, как пули дырявят фюзеляж, он инстинктивно нажал на педали, «Фиат» «взбрыкнул» как лошадь, но было уже поздно, топливный бак был пробит, и бензин медленно, но неуклонно вытекал.

Собственная ошибка страшно разозлила Туоминена и он решил отыграться. Мишенью был избран именно тот самолет, стрелок которого повредил его истребитель. Спустя минуту разматывая шлейф дыма и этот СБ с горящим двигателем пошел вниз. Потеря троих заставила экипажи остальных бомбардировщиков сбросить бомбы и попытаться скрыться в облаках. Однако облачность вскоре закончилась, и советские летчики снова обнаружили появившийся сзади истреби-

На этом «Фоккере» Ойва сражался зимой 1939-1940 гг. (слева). «Фиат» был конечно более совершенным истребителем, но и он вскоре устарел.



тель. Несмотря на то, что стрелка бензиномера подбиралась к красной черте, Туоминен нагнал строй бомбардировщиков и сумел повредить еще одного. После этого пришлось срочно возвращаться, так как основной бак опустел и бензина оставалось совсем немного. На земле его ждали поздравления людей из наземного персонала, которые были свидетелями того, как Туоминен в одиночку сорвал бомбардировку. А вскоре пришло известие о том, что четвертый, поврежденный Туоминеном, упал в лес около Тохмаярви (Tohmajärvi). С этим четвертым связана любопытная история, в которую трудно поверить автору, а потому приводим ее в том виде, как её описал финский историк авиации Осси Юнтунен (Ossi Juntunen):

«... Они нашли пилота четвертого бомбардировщика, который выпрыгнул с парашютом, и взяли его в плен. Туоминена спросили, хотел ли он встретиться с этим человеком, и он согласился. Лентоместари (унтер-офицер) Торхонен (Torhonen), который говорил по-русски, представил Туоминена советскому капитану, как пилота сбившего его самолет и еще трех экипажей. Пленника спросили о его впечатлениях о бое. По меньшей мере, три истребителя атаковали группу - ответил он, два снизу и один сверху. Некоторое время ушло на то, чтобы убедить пленного капитана в том, что на самом деле только один истребитель атаковал группу и сбил всех четырех СБ.

— Этот пилот известный Сарванто? — спросил пленник. Когда ему сказали, кто был финский пилот, советский летчик пожал руку Туоминена, сказав торжественно:

— Позвольте вас поздравить за ваш подвиг! — и потом добавил:

— Позвольте также поздравить Финские ВВС с такими пилотами как Сарванто, которых боятся экипажи советских бомбардировщиков...».

14 июля Туоминен заявил еще пару сбитых СБ, и еще два — 30 июля, а 23 июля ему присвоили звание прапорщика (lentowestari). 5 августа 1941 г. Туоминен и сержант Паронен (Paronen) сопровождали новичка, лейтенанта Брююна (luutnantti Bruun) в его первом боевом вылете. Им удалось перехватить четверку И-15бис. Туоминен сразу же свалил двоих, а Паронен — одного. Четвертого взяли в «клещи» и решили посадить на свой аэродром. Советский пилот явно не хотел оказаться в плену, и попытался вырваться, используя маневренность своего самолета, но уйти от «Фиатов» не удалось. Видя, что привести «пленного» не удастся, Туоминен приказал Брююну сбить биплан, а сам с Пароненом отсекали возможные пути бегства. Командир эскадрильи сначала отказался верить рассказанному, и согласился только после того, как все трое предоставили одинаковые доклады. Тем не менее, Туоминену засчитали только одного сбитого. К тому времени он был самым результативным из финских летчиков-истребителей, и 17 августа он стал кавалером высшего ордена Финляндии — «Креста Маннергейма». В представлении говорилось: «Прапорщик Туоминен, который является отличным пилотом-истребителем, представляется к кавалеру Креста Маннергейма». Документ, который генерал Лундквист (Lundqvist) представил на подпись маршалу Маннергейму, был вообще шедевром лаконичности: «Туоминен — лучший летчик-истребитель.».

Между тем, уже к концу 1941 г. стало ясно, что итальянские «Фиаты» G.50, на которых

летала эскадрилья Туоминена, исчерпали свои возможности. Они хорошо себя показали в боях с устаревшей советской техникой: истребителями И-15бис, И-153, И-16, бомбардировщиками СБ, но бороться с современными машинами: истребителями Як-1, ЛаГГ-3 и бомбардировщиками Пе-2 было очень трудно, а подчас и просто невозможно. Кроме того, давала себя знать изношенность двигателей и отсутствие необходимого количества запчастей.

Впрочем, наступившее зимой 1941-1942 гг. некоторое «затишье» на фронте в Карелии и плохая погода привели к тому, что активность авиации с обеих сторон сильно сократилась. Почти не летала и LeLv26, в которой только несколько машин удавалось держать в боеготовом состоянии. Туоминена проблема изношенности «Фиатов» коснулась самым неприятным образом: 4 июня 1942 г. при посадке в Малми (Malmi) сложились стойки его самолета (борт FA-1), и самолет скапотировал. По счастью, пилот отделался лишь легкими травмами и несколько дней провёл в госпитале.

Весна и лето 1942 г. также не принесли ничего нового. Основные события происходили на южном участке советско-германского фронта, где под Сталинградом и на Кавказе развернулись ожесточенные бои, в Карелии же временами казалось, что вообще ничего не происходит. Некоторое оживление в жизнь внесло известие о решении фюрера начать после падения Севастополя штурм Ленинграда, однако развернувшееся советское наступление в районе Волхова похоронило эти планы и все опять продолжалось своим чередом.

Если у механиков как обычно работа все-гда находилась, то летчики в полном смысле

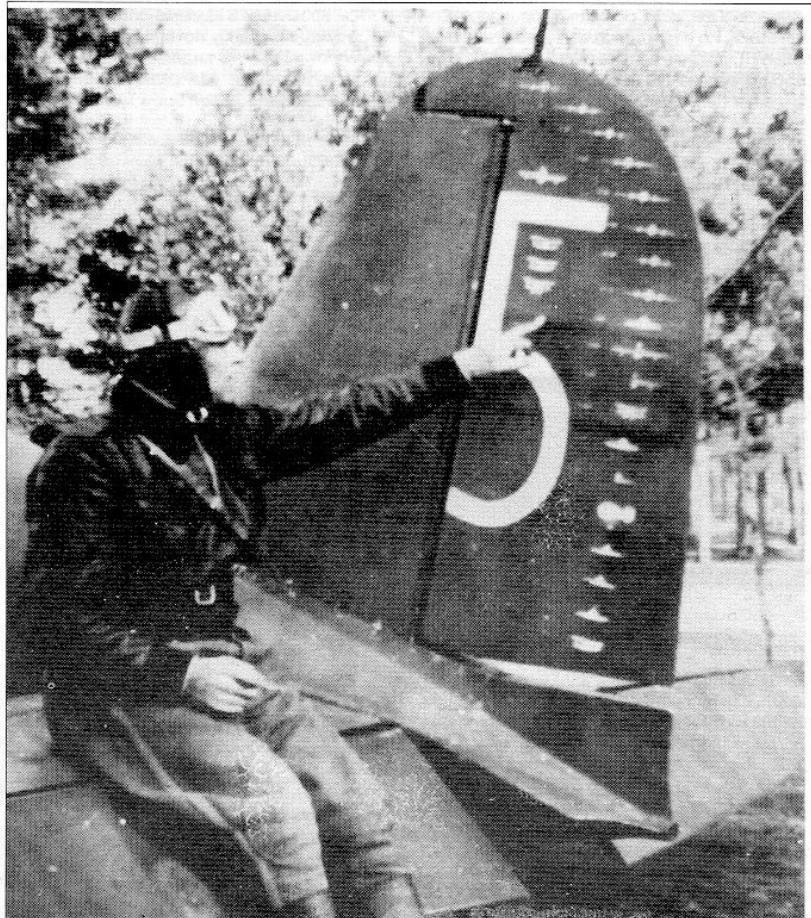
убивали время как могли. Основным развлечением были карты, с помощью которых «спускалось» или пополнялось жалование, излишки которого по выходным и праздникам тратились в ближайшем населенном пункте. Вылеты были редкими и потому в истребительных эскадрильях в готовности к немедленному взлету находилось лишь по три-четыре машины.

21 сентября 1942 г. Туоминен и два сержанта ожидали команды на вылет на аэродроме Килласилта (Kilpasilta), как обычно разались в карты, вскоре к ним присоединился командир звена лейтенант Микко Линкола (Luutnantti Mikko Linkola). Вчетвером однополчане успели сыграть две партии, когда раздался звонок телефона. Пилоты бросили игру и кинулись к самолетам. Как частенько было и до того, Туоминен быстро «испарился» после старта, но присоединился к своим приятелям, безрезультатно промотавшимся по небу, минут через двадцать. Выбравшись из машин и скинув парашюты, пилоты снова принялись за карты. После нескольких минут игры Туоминен нарушил тишину, заявив, что «свалил» парочку самолетов в районе Миккулайнен (Mikkulainen). «Угу», — ответил командир звена, со вздохом сдавая пикового туза. Вскоре вновь зазвонил телефон и неохотно поднявшись, лейтенант снял трубку. Слушая сообщение, он пристально посмотрел на Туоминена. Потом положил трубку и спросил:

— Ойппа, что ты только что сказал?

— Я сказал, что «придушил» парочку самолетов, — ответил Туоминен, и добавил, — одна «чайка» и, возможно, один И-15.

Лейтенант сказал, что звонили с наблюдательного поста в Миккулайнен, и сообщили,

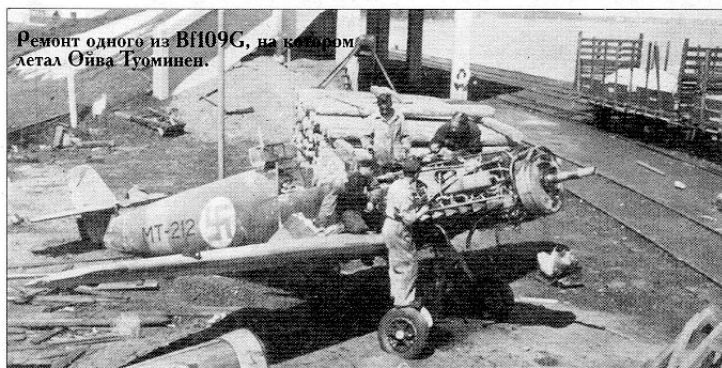


Способ нанесения отметок побед на «Фиате» Туоминена был не слишком распространен даже среди финских летчиков.

что «Фийю» («Fiiu» — так финны ласково называли «Фиаты» G.50) преследуя «чайку», нырнул за ней в облако, затем послышались очереди, и вниз посыпались обломки биплана. Первым из облака вылетел «Фиат», а за ним вывалился второй И-15. К слову говоря, Туоминен любил дурачиться и разыгрывать сослуживцев, многие из которых были младше его по возрасту и обладали меньшим житейским опытом. Командир эскадрильи майор Харю-Еанти (Harju-Jeanty) однажды пожаловался: «Проклятый «Ойппа», он всегда врет, но когда однажды проверяешь, почему-то оказывается, что на этот раз он говорил правду...».

8 февраля 1943 г. Туоминена переводят в 34-ю эскадрилью (LeLv34), которая была вооружена немецкими истребителями Bf109. «Мессершмитт» был громадным шагом вперед по сравнению с «Фиатом», но в условиях роста численности и насыщения советских ВВС современной техникой воевать становилось все труднее. К тому же, 2 июня 1943 г. Туоминен остался без машины, причем весьма экзотическим способом. Он сбил Пе-2, на котором после точной очереди взорвались топливные баки, но отлетевший крупный кусок крыла врезался в пропеллер, серьезно повредив лопасти. Пришлось срочно садиться на воду. Некоторое время Ойва проходил «безлошадным», а потом первое звено, в котором он служил, перебросили под Хельсинки. Однако советская авиация не жаловала столицу Финляндии визитами, и в период с 22 августа 1943 г. по 7 июля 1944 г. Туоминен не записал на свой счет ни одного сбитого.

В сентябре 1943 г. с Туоминеном снова случилась неприятность. При отражении налета советских бомбардировщиков он долго преследовал группу «пешек», отбивавшуюся огнем крупнокалиберных пулеметов. Пе-2 уходил все дальше, а он, оставшись один, продолжал атаки. Но на этот раз ему не повезло: очередь УБТ ударила по фюзеляжу и одна из пуль разбила топливный насос. Стрелка указателя давления бензина тут же отклонилась влево.



Ремонт одного из Bf109G, на котором летал Ойва Туоминен.

Мгновенно отвернув прочь, «Ойпа» осматривал расстилающееся под ним пространство. Взгляд на карту — все ясно — под ним находилось побережье Эстонии, а ближайшим аэродромом был Таллинн. Садиться пришлось под бомбами, так как таллиннский аэродром «обрабатывали» советские бомбардировщики, но выхода не было. На глиссаде, он с трудом разминулся с четверкой «Фокке-Вульфов» из состава JG54, которые только, что взлетели. Ведущий «фоккеров» — майор Антон Мадер (Anton Mader), одержавший к концу войны 86 побед, впоследствии вспоминал, как он «с трудом увернулся от какого-то «Мессершмитта», пилот которого был явно сумасшедшим, так как садился против направления старта, да еще на горящем истребителе...».

Мотор почему-то еще тянул, а из разбитого топливного насоса и бензопровода хлестало горячее, которое загорелось при заходе на посадку, однако гидросистема еще работала и, хотя и с трудом, но вытолкнула стойки шасси, которые встали на замки. Спустя мгновение, пылающий истребитель катился по полосе. Невзирая на рвущиеся вокруг бомбы и не дожидаясь когда самолет остановится, Туоминен высочил из кабины, сорвал с себя тлеющий комбинезон и отбежав к краю летного поля, плюхнулся в первую попавшуюся ложбинку.

Когда налет закончился, Туоминен решил выбираться из этого ада любым способом, но тут вновь завывли сирены — приближалась новая группа советских самолетов. На аэродроме царил хаос, на уцелевших самолетах механики запускали моторы, сквозь клубы дыма и пыли самолеты выруливали к взлетно-посадочным полосам. Во всех направлениях бегали солдаты и ездили грузовики, один из которых тут же врезался в еще горящий «Мессершмитт». Вскоре заработали зенитные батареи, оглушительные залпы которых усилили всеобщую какофонию.

В обстановке всеобщего помешательства Ойва заметил немецкий Ju52, осторожно руливший между воронками к оставшемуся нетронутым участку взлетной полосы. Догнав транспортник уже на последнем развороте, финн что есть мочи забарабил кулаками в борт. Как только ничего не понимающий немец открыл дверь, внутрь как пушечное ядро ворвался Туоминен с вопросом о том, куда летит самолет. Оказалось, немец направлялся в Пори, где 5-й Воздушный флот Люфтваффе имел базу снабжения. О лучшем Туоминен не мог и мечтать...

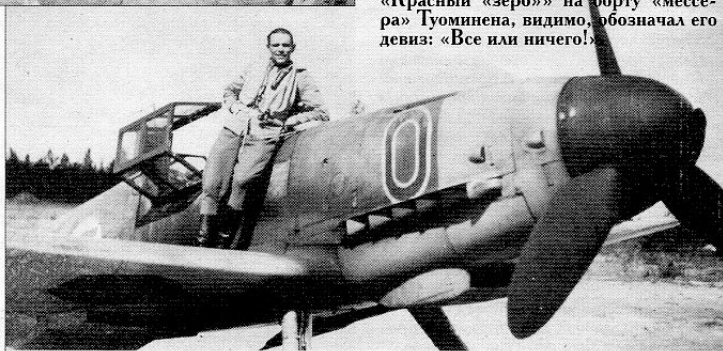
Тем временем в Мальме остальные пилоты обсуждали судьбу потерянного аса. В горячке боя никто не видел, что случилось с «Ойппа». Все очень волновались, потому как вспомнилось, что перед боем Туоминен хвас-

тался, что «не родилось еще пилота, способного его сбить» — поистине, «не хвались, едучи на рать». Тем временем, командиру звена позвонили из военной полиции и попросили описать внешность своего пилота: «Кожаная куртка, полетный шлем, необычные квадратные летные очки, темный как цыган, прекрасные зубы, с первого взгляда похожий на турка...». Попросив полицейского доставить пилота домой, командири долго ломали голову, как Туоминена занесло в такую даль.

1944 г. выдался особенно тяжелым для финских ВВС вообще и для Туоминена в частности. Советские ВВС наносили все новые и новые удары по территории Финляндии с целью вывести страну из войны. За тот год Туоминен сменил три части: 6 марта его направляют в LeLv30, 6 июля в HLeLv34, потом, 6 августа, снова в LeLv30. За весь год Ойва заявил только о пяти сбитых. Хотя это было и неплохо для уже считавшегося старым пилота (в тот год Туоминену исполнилось 36), но всем было давно уже ясно, что время «одиночких волков» в условиях, когда противник одновременно поднимает в боевые вылеты авиаполки и целые дивизии, прошло. Более того, на последнем этапе войны все финские истребители были сосредоточены на задачах сопровождения бомбардировщиков, чтобы хоть как-то облегчить положение финских сухопутных войск. Надо ли говорить о том, что очень трудно наращивать личный боевой счет, когда истребитель «привязан» к бомберам. Илмари Ютилаинен (Ilmari Juutilainen), ведущий финский ас, очень высоко оценивал Туоминена, подчеркивая его феноменальную зоркость, способность быстро выработать план атаки и занять лучшую позицию для нападения.

Однако понимая, что его карьера подходит к концу, Туоминен 6 января 1945 г. подал в отставку и стал диспетчером такси. Любовь к полетам осталась на всю оставшуюся жизнь, и «Ойппа» пользовался любой возможностью для того, чтобы подняться в небо. Умер он 28 января 1976 г. в возрасте 68 лет. Туоминену была оказана достаточно редкая честь быть изображенным на почтовой марке, выпущенной республикой Экваториальная Гвинея в серии «Герои Воздуха».

Автор выражает признательность за помощь в подготовке статьи Сергею Алексееву, Хакану Густавсону (Швеция), сотруднику Института военной истории канд. ист. наук майору Мирославу Морозову и Осси Юктумиу (Финляндия).



«Красный «зоро»» на борту «мессера» Туоминена, видимо, обозначал его девиз: «Все или ничего!»