

Герой Советского Союза
Белоусов Леонид Георгиевич
Веление долга

Проект "Военная литература": militera.lib.ru

Издание: Белоусов Л. Г. Веление долга. — М.: Молодая гвардия, 1958.

Scan: AAW

OCR, правка: Андрей Мятишкин (amyatishkin@mail.ru)

[1] Так обозначены страницы. Номер страницы предшествует странице.

Белоусов Л. Г. Веление долга. — М.: Молодая гвардия, 1958. — 64 с. Тираж 100000 экз. Цена 1 р. 10 к.

Аннотация издательства: Герой Советского Союза Леонид Георгиевич Белоусов — бывший морской летчик-истребитель. Вся его жизнь — пример беззаветного служения Родине, советскому народу, делу Коммунистической партии, которая вырастила и воспитала его. На долю Л. Г. Белоусова выпало много тяжких испытаний. Во время аварии он сильно обгорел, но все же снова встал в строй славных защитников рубежей нашей страны. С первого дня Великой Отечественной войны Л. Г. Белоусов — на передовых позициях. Он ведет воздушные бои, охраняя дальние и ближние подступы к Ленинграду, штурмует наземные войска и корабли врага. Потеряв в результате тяжелой болезни обе ноги, Белоусов все же возвращается на летную работу и продолжает сражаться с гитлеровцами. Газета «Правда» 11 апреля 1957 года писала в связи с присвоением Л. Г. Белоусову звания Героя Советского Союза: «Советские люди преклоняются перед героическими подвигами этого человека. Пусть же слава о нем облетит всю страну, пусть вся жизнь его послужит вдохновляющим примером для нашей молодежи». В этой брошюре автор в форме воспоминаний рассказывает о своей жизни, о боях за честь и свободу нашей Родины, о том, как закалялись под влиянием коллектива его воля и характер.

1	Вместо предисловия.....	1
2	Путь в военную авиацию.....	2
3	В строю боевых друзей.....	9
4	В небе над Ханко.....	12
5	На защите города Ленина.....	18
6	Я должен летать!.....	20
7	Победа.....	24
8	До конца войны.....	25

Список иллюстраций

1. Л. Г. Белоусов, 1938 год.
2. Подполковник Л. Борисов (справа) и Л. Белоусов. 1944 год.
3. Вновь с боевыми друзьями. В первом ряду Герой Советского Союза В. Голубев (слева) и Л. Белоусов, 1944 год.
4. Л. Г. Белоусов (слева) и старый коммунист Е. К. Дробин, 1956 год.
5. Л. Г. Белоусов беседует с военными моряками, 1957 год.

Вместо предисловия

После Указа Президиума Верховного Совета СССР о присвоении мне звания Героя Советского Союза на мою тихую ленинградскую квартиру обрушился настоящий шквал телеграмм, писем, открыток. В этом потоке приветствий и поздравлений с высокой наградой я, пожалуй, ярче, чем когда-либо, увидел невозможное ни в одной капиталистической стране подлинно великое единение армии и народа. Заложенное еще Лениным, оно растет и крепнет год от году. Ведь письма шли буквально со всех концов нашей необъятной страны, от пожилых, молодых и совсем юных советских граждан. И каждое из них проникнуто большой теплотой, настоящей душевностью, которые

волновали в день их получения и волнуют сейчас, когда я вновь перечитываю идущие от сердца слова моих соотечественников.

Главное во всех письмах — высокий, благородный советский патриотизм, гордость за нашу великую Коммунистическую партию, которая неустанно воспитывает и развивает в наших людях лучшие черты характера, которая высоко подняла у трудящегося человека гордость за наши Вооруженные Силы. Это чувство является источником готовности советских людей к подвигу во имя Родины, готовности выполнить ее любое задание. [4]

Многие письма, присланные нашей замечательной молодежью, заканчиваются просьбой рассказать подробно, как прошло становление моего характера, что помогло мне приобрести те качества, которые позволили успешно выполнять свой воинский и гражданский долг, не отступить перед трудностями и испытаниями, выпавшими на мою долю.

Надеюсь, что эта брошюра, подготовленная мной с помощью товарищей-балтийцев полковника П. Старостина и подполковника М. Львова, явится ответом на многочисленные письма моих новых молодых друзей.

Л. Белоусов [5]

Путь в военную авиацию

Это было в Одессе, в годы гражданской войны. Пес Джек, которого наш отец незадолго до отъезда на фронт принес в дом щенком, вдруг залился неистовым лаем. Во двор вышла бабушка, а за ней и мы с братом. Немецкий офицер что-то грубо говорил бабушке на ломаном русском языке. Солдаты прикладами винтовок отпихивали собаку, а потом накинута ей на шею петлю. Бабушка упрашивала офицера не трогать Джека.

— Ведь это единственная забава сирот, — говорила она. — Собака прожила у нас несколько лет. Она напоминает детям об их погибшем на фронте отце. Оставьте, не трогайте собаку, пожалуйста.

— Собака нужен немецкой армии, — бесцеремонно заявил офицер. — И мы ее возьмем...

Солдаты потащили собаку к воротам. Я кинулся вслед и обнял Джека за шею, пытаюсь снять проволоку. Верзила-немец молча схватил меня за волосы, приподнял и отшвырнул в сторону. Слезы боли и обиды застлали мне глаза. Я кинулся на солдата с кулаками. Но немец пинком снова отшвырнул меня и погрозил прикладом. Тут уж и бабушка вмешалась. Она обняла меня и, успокаивая, говорила:

— Ничего не поделаешь, Леня! Чтобы защищать [6] свой двор от непрошенных людей, нужна сила. А вот силы у нашей страны сейчас пока мало. Вот враги и бесчинствуют в городе. Если в доме взять нечего, забирают собаку. Знай, что слабых да дураков и в церкви бьют...

Я привел этот эпизод потому, что он, ярко запечатлевшись в моей памяти, сыграл в дальнейшем известную роль в выборе профессии. Мне захотелось стать сильным — таким, чтобы никто чужой никогда не мог безнаказанно входить в наш двор, не мог грабить, убивать ни в чем не повинных людей, как убили немецкие оккупанты моего друга Ваню Кривошеева.

Вскоре я увидел людей сильнее немцев. Это были красноармейцы, которые, изгоняя оккупантов, вошли в Одессу. Один из полков прославленной Перекопской дивизии разместился в казармах недалеко от нашего дома.

Бойцы разведывательного взвода приводили к морю купать лошадей. Они ласково относились ко мне и к брату. Вскоре красноармейцы разрешили мне садиться на коня и доезжать до казармы. Я приносил коням сено, кормил их, чистил. Бойцам нравилось, что все это я делал старательно. По доброте душевной они подкармливали меня, выделяя немалую долю из своего очень скудного в то тяжелое время дневного пайка.

С каждым днем я все больше времени проводил в казармах, стал здесь своим человеком. Знал обо мне и командир полка Хлебников. В один из дней, застав меня вместе с бойцами взвода на плацу, где кавалеристы тренировались в рубке лозы, командир спросил моего постоянного покровителя, добродушного силача и задушевного беседчика:

- Красноармеец Гвоздь, что это за паренек у вас постоянно вертится?
- Пацан здешний, лошадей помогает купать.
- Ты чей, откуда? — обратился ко мне Хлебников.
- Здесь рядом живу.
- Батя где?
- Убит на войне. [7]
- Значит, сирота. Что же, нравится тебе у нас?
- Очень!

Командир полка помолчал минуту и, ничего не сказав, ушел. Вскоре красноармеец Гвоздь и политрук были вызваны к Хлебникову. Я с нетерпением ждал их возвращения, чувствуя, что разговор идет обо мне. Хлебников был коммунист, хорошо знал жизнь. Он понимал, как тяжело моей матери, простой мойщице посуды, содержать семью из четырех человек. Это и определило мою судьбу. Я стал воспитанником полка.

Бойцы разведвзвода, особенно красноармеец Гвоздь, относились ко мне тепло и задушевно. Они подогнали мне обмундирование, помогли изучить воинские порядки, а затем и оружие. Я старался все делать, как требуется, подражал командиру полка, всегда бодрому, подтянутому, требовательному и справедливому. Я учился у моих друзей-красноармейцев честности, точности, любовному отношению к воинским обязанностям. Под влиянием этих простых людей постепенно формировался и мой характер. Осуществилась моя мальчишеская мечта: быть сильным, иметь оружие, чтобы никто никогда не смог безнаказанно войти в мой дом, в дом соседей. Я начинал понимать, что соседями являются все честные люди моей родной страны. Вскоре я уже знал не только винтовку, но и пулеметы «Кольт» и «Льюис», довольно метко стрелял, хорошо управлял своей небольшой смирной лошадкой. Правда, к учебной рубке лозы, сколько я ни просил, меня не допускали. Друзья подшучивали:

— Тебя пусти на рубку, а ты вместо лозы коню уши обрубешь. А конь без ушей, что корабль без мачт.

Твердый и размеренный порядок воинской жизни, дружный коллектив разведвзвода оказали на меня самое благотворное влияние. Я научился подчинять свои желания интересам общего дела. Три года пребывания в полку превратили щуплого малорослого уличного мальчишку, каким я был раньше, в крепкого паренька.

Во время занятий и особенно во время поездок [8] к морю мы нередко наблюдали за полетами учебных самолетов Одесской школы летчиков. Я и мои друзья восхищенно провожали взглядом крылатые машины. Мы искренне думали тогда, что управлять самолетами могут только особые люди, и мечтали лишь о том, чтобы хоть разок поближе посмотреть на чудесную машину.

Но обстоятельства сложились так, что мне пришлось уйти из полка. На борьбу с басмачами и кулацкими бандами уехали мои друзья-разведчики. Меня перевели в музыкантскую команду, к которой никогда не лежала моя душа. На занятия я ходил без всякого интереса. К тому же и мать в этот период начала прихварывать. Надо было все чаще отпрашиваться на увольнение — помогать дома.

Как раз в это время я встретил своего старого приятеля Федю Косого, с которым в детстве часто проводил вместе целые дни. Он выглядел просто молодцом.

- Ты где? — спросил я его.
- На заводе, слесарем, помогаю паровозы ремонтировать. А ты что делаешь?
- В трубу дую.
- Нашел занятие! Приходи к нам на завод.

— Приду, обязательно приду!

Решение уйти из музыкантской команды, постепенно зревшее после отъезда друзей-разведчиков, оформилось окончательно. В тот же день пришел к командиру и честно ему рассказал о встрече со старым товарищем, о том, что служба в музыкантской команде мне не по душе, что семья уже имеет право на большую мою помощь.

Командир хорошо знал положение в городе, трудности, с которыми связано поступление на работу, — ведь тогда только началось восстановление разрушенного войной народного хозяйства и многие не имели работы. Но и на этот раз ко мне подошли чутко и внимательно. Было написано письмо в военкомат, военкомат «нажал» на биржу труда и помог поступить на завод.

Попал я в паровозоремонтный цех, в одну из лучших [9] бригад. Ее возглавлял старый большевик Ефрем Корнеевич Дробин. Его школу я с благодарностью вспоминаю до сих пор. Он был для меня примером во всем. В его мозолистых руках спорилась любая работа. Он мог с первого взгляда определить, как ученик выполняет порученное дело. Умел по-отцовски помочь в трудную минуту, вовремя удержать от ошибки и прямо, не скрывая ничего, осудить неблагоприятный поступок. Его простые беседы о партии, о комсомоле, о рабочей чести, о событиях в стране и за рубежом расширяли наш кругозор, способствовали формированию коммунистического сознания. Под его влиянием я вступил в комсомол. Дробин первым дал мне в 1929 году рекомендацию в партию. Принимали меня в кандидаты прямо в паровозном цехе.

К слову сказать, комсомольцы завода работали очень активно, как говорится, с огоньком. Нас, молодых парней, сразу пригласили участвовать в массовках и субботниках, втянули в различные кружки. Постепенно мы становились все ближе к комсомолу, получали серьезные поручения. Вечерами, после работы, многие из нас шли в школу, чтобы закончить «курс наук» — семилетку.

В те годы комсомольцы завода выезжали в деревни на ремонт сельскохозяйственных машин, на уборку и заготовку хлеба, участвовали в организации колхозов и ликвидации кулачества. Кулачье огрызалось, прибегало к оружию. Мы учились предупреждать их удары, изолировать наиболее опасных. Выполняя под руководством коммунистов эти поручения, мы, молодые рабочие, проходили практическую школу политической борьбы.

Комсомольцы завода активно участвовали в оборонной работе. Почти все мы были осоавиахимовцами. Мне поручили руководство стрелковым кружком. По инициативе комсомольцев на территории завода было оборудовано стрельбище. Здесь молодежь училась метко стрелять. В субботние и воскресные дни [10] комитет комсомола проводил военизированные походы, массовки, спортивные игры. В такие дни у нас, комсомольских активистов, забот возрастало вдвое. Ведь мы обязаны были быть впереди и в труде и в общественной работе. Этому учили нас наши «парт-папаши», как мы называли коммунистов, помогавших организациям ВЛКСМ лучше организовать воспитание рабочей молодежи.

Наш завод был шефом Одесского пехотного училища. Молодежь завода часто навещала своих подшефных, курсанты приходили к нам, участвовали в вечерах, играх и других массовых мероприятиях. Такое тесное общение взаимно обогащало комсомольцев, помогало организациям ВЛКСМ лучше вести работу. На заводе стало традицией посылать в училище каждый год своих рабочих. И вот в 1930 году предложили поступить в училище и мне. Я к тому времени был уже членом партии, получил необходимую общеобразовательную подготовку.

— Иди, Леонид, иди, — говорил мне отец жены, старый коммунист-железнодорожник, с которым я пришел посоветоваться. — Быть командиром Красной Армии — большая честь. Наша страна огромная, ее надо надежно охранять от загнивающих капиталистических лап, а для этого нужна и сила большая.

Вольно или невольно, но старый железнодорожник почти повторил слова, которые я слышал от бабушки десяток лет назад. К тому же и сам я теперь понимал, как важна и почетна роль советского воина. Подсказанные житейским опытом простые и мудрые слова старика лишь подкрепили то, что было осознано мною раньше, как долг перед Родиной.

И вот я снова в военной форме. Кругом уже не бойцы вдвое и вчетверо старше меня, а такие же молодые рабочие ребята-сверстники. Аудитории полны света и воздуха. Хорошо оборудован физкультурный зал. Словом, мы, курсанты, сразу почувствовали: страна ничего не пожалела, чтобы создать нам, будущим офицерам, самые благоприятные условия для учебы.

В этом училище я снова встретился с Хлебниковым, который командовал полком, усыновившим меня [11] семь лет назад. Произошло это на одном из первых занятий по строевой подготовке. Начальник училища, проверяя выправку курсантов, медленно прошел вдоль замершей в положении «смирно» шеренги, внимательно вглядываясь в наши лица. Я сразу узнал своего бывшего командира — он изменился мало. Узнал ли он меня? Во всяком случае он задержал взгляд на мне, но ничего не сказал и молча прошел дальше. В этот же вечер меня вызвали к начальнику училища. Оказывается, Хлебников узнал меня. Его теплое, я бы сказал, отеческое поздравление со вторичным вступлением в ряды Красной Армии взволновало меня до глубины души.

Три года в училище пролетели незаметно. Мы, посланцы завода, старались быть в числе первых, занимались с полным напряжением сил. Опыт и пример того же Дробина помогали мне вести работу в ротной партийной организации, секретарем которой меня избрали.

В тот период в пехотных училищах много внимания уделялось стрелковой подготовке.

— Будущие офицеры, — говорил наш командир батальона, — обязаны без промаха стрелять из любых видов оружия. Тогда они сумеют по-настоящему учить подчиненных, будут иметь моральное право требовать от бойцов меткого поражения целей.

Как и на заводе, наша партиячейка добивалась, чтобы коммунисты, а за ними и комсомольцы показывали пример в учебе и, конечно, в огневой подготовке. Целеустремленная воспитательная работа и настойчивые тренировки принесли хорошие плоды: наша рота была в числе передовых. Я был включен в сборную команду округа и принял участие во всеармейских стрелковых соревнованиях. В состязании с прославленными мастерами меткого огня мне удалось занять почетное второе место и получить приз — именную пистолет с соответствующей надписью на рукоятке.

Этот успех словно удвоил силы. Учеба пошла еще лучше. Настал, наконец, и торжественный день выпуска. В новеньком обмундировании мы с волнением [12] ходили в последний раз по аудиториям училища. Скоро каждый узнает о том, где, в какой части он примет командование взводом и начнет новый, более трудный, но и более увлекательный период своей жизни. Но совершенно неожиданно для многих в приказе о назначении в пехотные части фамилий некоторых выпускников не оказалось. Не было в нем и моей фамилии. Нас, небольшую группу командиров, отобрали для того, чтобы направить в Краснознаменную школу военных летчиков в Борисоглебск.

Вот так неожиданно начала сбываться и моя давняя мечта — посмотреть поближе самолет. Но теперь предстояло не только посмотреть на него, но и научиться управлять им.

* * *

Тридцатые годы ознаменовались быстрым ростом нашей авиации. Для нее нужны были многочисленные кадры, в том числе командные. Для подготовки командиров и

была создана в Борисоглебской школе особая группа, укомплектованная исключительно выпускниками нормальных военных училищ. Это облегчало работу инструкторов и преподавателей теории. Почти все слушатели серьезно относились к учебе и успешно усваивали программу. В изучении материальной части самолета я встретил значительно меньше трудностей, чем ожидал: видимо, сказался пятилетний опыт работы на заводе, навыки обращения с техникой, приобретенные под руководством такого мастера, как Ефрем Корнеевич Дробин. Полученная в заводской школе и особенно в пехотном училище общеобразовательная подготовка облегчала освоение теоретических дисциплин. К тому же мы широко практиковали взаимопомощь при изучении особенно сложных разделов. За два года обучения наша группа истребителей, например, изучила четыре типа машин и произвела даже по несколько ночных полетов.

Вероятно, уже по привычке я и в Борисоглебской школе сразу нашел людей, которые служили мне примером. Таких людей оказалось трое: начальник школы комдив Померанцев, командир эскадрильи комбриг [13] Чумак и инструктор Нимцевич. Все они были отличными летчиками, требовательными, строгими и отзывчивыми командирами.

В Борисоглебске, между прочим, произошло первое испытание моих ног, которым так досталось в последующие годы летной службы. В одно из футбольных состязаний — а физподготовка была у нас очень развита — меня ударили по ноге. Думал, что немного похромаю и все само пройдет. Но капитан команды заставил пойти в санчасть, так как вскоре предстояла очередная игра. Там перевязали ногу и наложили примочку, но в спешке взяли не ту жидкость, которая нужна.

К ночи нога сильно разболелась. Решил сам снять повязку, разбинтовал — и вместе с компрессом слезла кожа. Пришлось снова забинтовать ногу. Она распухла так, что не влезала ни в какой ботинок. А тут как раз начались полеты на спецификацию. Надел спортивный туфель и побрел на аэродром. Увидев меня в таком «спецобмундировании», командир эскадрильи не разрешил мне даже подойти к самолету. И сколько я его ни просил, он не допустил меня к полетам.

— Попадет туфель под педаль — разобьетесь. А кто отвечать будет?

Это значило, что мне придется пропустить спецификацию и, следовательно, я не смогу попасть в истребители. Что же делать? Крепко привязав туфель бечевкой, я стал ожидать у главного входа начальника школы. Он меня знал как старшину звена. Терпеливо дождался вечера, когда Померанцев, проверив все подразделения, уходил домой.

— Разрешите обратиться, товарищ комдив.

Начальник школы остановился.

— Что такое, Белоусов?

Честно рассказав о своей беде, я, не жалея слов, нарисовал мрачную картину жизненных неприятностей, которые меня ожидают, если мне не разрешат завтра участвовать в полетах. Говорил я, видимо, убедительно, и Померанцев в конце концов уступил:

— Ладно, летите в туфле, только привяжите ее понадежнее. [14]

Забинтовав ногу покрепче, явился на аэродром.

Командир эскадрильи, тщательно скрывая удовлетворение моей настойчивостью (он хорошо относился к тем, кто любил летать и рвался в истребительную авиацию), отчитал меня перед всем строем и предупредил:

— Если хоть раз вильнешь на пробеге, сразу отстраню от полетов, и тогда уж никто тебе не поможет.

Так я и ушел в этот полет: одна нога в сапоге, другая в туфле. Предупреждение командира эскадрильи и большое желание все выполнить даже лучше, чем обычно, сыграли свою роль: машина не вильнула на пробеге, полет прошел отлично.

Пролетели два года занятий в летной школе. Я довольно уверенно летал на разведчике «Р-5», истребителях «И-3», «И-4» и «И-5». Выдерживать большую нагрузку нам, конечно, помогала физическая подготовка. Все курсанты не только занимались физкультурой в отведенные учебным планом часы, но и в свободное время. Большинство из нас были значкистами ГТО, членами спортивных секций.

Училище я закончил с хорошими результатами. Как было принято в то время, успешно закончившим программу при распределении предоставляли право выбора места службы. Вместе с друзьями я назвал одну из частей Краснознаменного Балтийского флота, стоявшую под Ленинградом. Назначили меня командиром звена в эскадрилью, которой командовал Долгов, ныне генерал-майор авиации.

Сразу после приезда в часть я принял звено. Познакомился с подчиненными: лейтенантом Аркадием Свиридовым и пилотом Владимиром Янковским. Оба любили летать. (Тот и другой стали впоследствии хорошими офицерами-воспитателями и сейчас командуют авиационными подразделениями.) Но все же вопросы, которые я себе задавал еще в училище — как учить и воспитывать подчиненных, — не давали покоя. Как сделать, чтобы летчики понимали меня с полуслова? Как строить с ними отношения? [15]

И я вспомнил всех своих начальников. Я уважал Померанцева, Чумака, а еще раньше Хлебникова и слесаря Дробина, потому что они все умели делать лучше, чем я, и знали больше меня. У них был большой жизненный опыт. А вот у меня такого опыта нет. Я с подчиненными почти одногодок. Чем же я могу завоевать их уважение, чему я могу их научить? А мне очень хотелось добиться, чтобы все летчики, техники и механики звена выполняли свои воинские обязанности, мои приказания не формально, только потому что этого требует устав, а с охотой, с душой.

Выход был один — самому служить во всем примером, научиться все делать лучше, чем подчиненные, а по возможности, лучше, чем и другие командиры звеньев нашей эскадрильи. С этой точки зрения я снова и снова проверял свои действия и поступки.

Я учился у наиболее подготовленных командиров. Особенно старательно перенимал опыт командира отряда Ивана Романенко (сейчас генерал-майор, Герой Советского Союза). Он мне нравился своим умением работать с людьми, объективно и спокойно оценивать действия подчиненных, говорить правду в глаза. А я порой стеснялся открыто сказать человеку о его ошибках и потом жалел об этом.

Об умении держать себя с подчиненными мне напомнил однажды и командир эскадрильи Долгов. Произошло это после вылета на отработку бреющего полета. Мы взлетели звеном. Вначале все шло хорошо. Звено летело на заданной высоте и скорости. Посматриваю на ведомых: оба идут на своем месте. Прибавил еще скорость и уменьшил высоту. Смотрю прежде всего на младшего — пилот держится молодцом. Сразу видно — есть у него огонек, желание доказать, что и он может хорошо летать. Потом посмотрел, как идет мой второй ведомый. Оказывается, его уже нет на месте. Где же он отстал? Начинаю поиск, отворачиваю машину то немного влево, то вправо. Пилот понял, в чем дело, и показывает вверх. (Радиоустановок в то время на истребителях еще не было.) Так и есть: машина лейтенанта летит выше нас тысячи на полторы.

Разворачиваюсь домой... Сели. Ждем. [16]

А командир эскадрильи уже спрашивает, где же третий самолет.

— Отстал, — отвечаю.

— Почему?

— Не знаю еще. Вот сядет, спрошу у него и доложу вам.

— Командир звена, — говорил Долгов, — все должен знать вовремя. Почему отстал летчик в воздухе? Вы же видели его?

Слова правильные. Проглотил я молча этот справедливый упрек и жду, когда приземлится летчик. Едва машина закончила пробег, иду навстречу. Стараюсь быть спокойным, а внутри все кипит.

— Почему отстал, где пропадал?

— Мотор что-то барахлил.

Тут же приказываю технику звена проверить, что случилось с мотором. А затем продолжаю разговор и незаметно для себя все повышаю голос, особенно после того, как техник доложил, что мотор работает нормально.

— Говоришь, что мотор начал в воздухе барахлить, так зачем полез на полторы тысячи метров? Нужно было, как положено, немножко набрать высоту и идти на аэродром. А ты сел даже позже нас. Чего висел, красовался? Ну, отвечай, я хочу знать правду. Ведь ты все звено подвел!..

Конечно, мой крик мало помог делу.

Несколько позже Долгов подозвал меня к себе и говорит:

— Ну зачем ты кричал на летчика? Ведь крик показывает не силу твою, а слабость, обижает подчиненного. Если он провинился — накажи, но так, чтобы он понял свою ошибку. Умей убедить подчиненного, что нужно делать так, а не иначе, укажи ему путь исправления ошибки.

Этот и ряд других советов командира эскадрильи и командира отряда помогали мне постепенно овладевать основами высокого искусства воспитания и обучения подчиненных. Я стал еще внимательнее присматриваться, как работают с летчиками и механиками более опытные командиры. Дела в звене пошли лучше. [17]

Командир бригады допустил меня к полетам на новых, только что полученных самолетах. А летали в тот день лишь командиры отрядов и эскадрилий. Я и мои летчики поняли это как поощрение всему звену. Мы с еще большим старанием начали изучать новую машину, ее особенности. Долгов заметил это. И, видимо учитывая силу психологического воздействия примера командира на летчиков, он приказал мне подняться на новой машине и выполнить на ней ряд фигур.

— Учтите, — говорил Долгов: — весь летный состав эскадрильи будет наблюдать за вашим полетом.

Экзамен был для меня очень трудным. Необходимая литература, в частности инструкция о выполнении пилотажа на этом самолете, еще не поступила. Да и некоторые товарищи «припугнули» меня: машина трудная, посадка на ней сложная, маневр тоже не тот.

Действительно, форма нового самолета была необычной. Мы привыкли видеть сверху крыло и внизу крыло, а сбоку стойки. А тут кабина — выше плоскости. Сидишь в ней, как на гвозде. К тому же в полете и шасси не видно. Ведь это был первый самолет, на котором шасси убирались.

Нет, говорят, худа без добра. Предупреждение о том, что новый истребитель «с особенкой» и его сразу «не оседлаешь», сыграло положительную роль: от явно излишней самоуверенности, что без труда вылечу на новой машине, не осталось и следа. Вместо нее пришло страстное желание так познать новый самолет, чтобы в нем не было никаких «белых пятен». И я буквально «вызубрил» самолет, внимательно изучил все его особенности, а затем потребовал таких же знаний машины и от своих подчиненных.

Экзамен, который устроил Долгов, я выдержал потому, что изучил самолет еще во время его сборки. Вместе с техником я прощупал тогда каждый узел, каждый винтик. Придирчиво и тщательно изучал я машину, особенности ее пилотирования во время полетов руководящего состава. Показательный полет на глазах у всей эскадрильи мне удалось выполнить, [18] что называется, «без сучка и задоринки». Самолет оказался хорошим. Выполняя заданные фигуры, я старался действовать так же точно и плавно,

как действовал командир, когда несколько ранее «провозил» меня на этом новом истребителе, признанном в то время одним из лучших в мире.

Так же скрупулезно пришлось осваивать и особенности стрельбы на новом самолете по воздушным и наземным целям. Дело в том, что на этой машине пулеметы и пушки были установлены по-иному, и, для того чтобы сохранить за собой звание хорошего стрелка, пришлось снова упорно заниматься теорией стрельбы. Я продумывал каждое возможное положение самолета в воздухе, чертил схемы, сам пристрелял оружие в тире. Много тренировался на земле и в воздухе. И все же стрельбы не сразу прошли успешно. Были неудачи. Но они не пугали, а подстегивали нас, заставляли заниматься с утроенной энергией.

Так шли дни, месяцы. Мы планомерно и настойчиво учились искусству ведения воздушного боя. Этому обязывала нас и международная обстановка. В тот период за рубежом уже полыхала война. Она шла в Китае, в Абиссинии. Открыто готовился к захвату чужих территорий Гитлер. Сознание личной ответственности за безопасность Родины заставляло каждого из нас работать, не жалея сил. И мы, летчики, к этому времени уже приобрели известный опыт, навыки. Я, например, уже летал ночью в сложных условиях. Весь личный состав настойчиво работал над тем, как повысить боевую готовность части, ускорить запуск моторов при срочных вылетах.

И вот в феврале 1938 года на аэродроме прозвучал сигнал боевой тревоги. Наше звено дежурило. Естественно, что именно нам и пришлось вылетать первыми. Я и мои товарищи мгновенно выбежали из домика и помчались к ангару. Через минуту истребитель был уже выкачен на поле. Запустил подогретый мотор. Взлетаю и иду навстречу вражескому самолету, который пересек границу. Погода стояла отвратительная, видимость — минимальная. Надеюсь, что где-нибудь появится «окно» и я поймаю противника, не выпущу [19] его живым. Но враг хитер и осторожен. Он сразу же повернул назад и ушел на свою территорию.

Разворачиваюсь на обратный курс. А снег все усиливается. Один за другим пропали все ориентиры. В голове единственная мысль: выйти точно на свой аэродром. Наконец чувствую, что он рядом. Выпускаю шасси и осторожно теряю высоту. Только бы не наткнуться на дерево, ангар или дом! Скорей бы увидеть землю! А ее нет и нет. Все вокруг заволочла белая муть.

Самолет идет ниже и ниже, а земли пока не видно. Глаза слезятся от напряжения. Но вот и земля. Чуть успел взять ручку на себя и зажать ее в нейтральном положении, как почувствовал удар лыжами обо что-то твердое. Шлем сполз набок. И сразу — вспышка огня. Понял: взорвались топливные баки.

Через мгновение горящий бензин хлынул в кабину, пропитал обмундирование. Языки пламени лизнули правую руку, лицо, ноги. Закрываю левой рукой глаза. Огонь жжет шею, щеки, лезет в горло. Сильным ударом вышибаю боковинку и вываливаюсь из кабины. Чувствую, что горят унты... Надо отстегнуть парашют. С обгоревших рук клочьями свисает кожа, течет кровь. Мгновенно мелькает мысль: «Такими руками парашют не отстегнешь». Втапываю его в снег и сам сажусь на него, чтобы он не вспыхнул. А то к одному костру прибавится другой.

Подбежали люди. Но я уже не мог различить, кто это. Превозмогая страшную боль, успел лишь крикнуть: «Режьте скорее шлем — давит голову!» [20]

В строю боевых друзей

Осень 1939 года застала меня в госпитале. Трудное это было время. Врачам предстояло сделать мне, по существу, новое лицо. Я перенес уже около двадцати пластических операций. Только благодаря поистине самоотверженной работе профессора, доктора медицинских наук Андрея Александровича Кьяндского лечение, хотя и медленно, все же подвигалось вперед.

Он вырезал кусочки кожи с плеч и ключицы и пересаживал их на лицо. Делал он это без наркоза, с ювелирной точностью. Тяжело было мне, но не легко и ему. В каждом его движении, в каждом слове чувствовалось, что он по-настоящему любит людей. Это был подлинно советский врач. Высокий, смуглолицый, внешне суховатый, Кьяндский своим видом и характером напоминал моего товарища по истребительной авиации коммуниста Жарникова. У него тоже за скупыми и подчас суровыми словами скрывались большая душа, доброе, отзывчивое сердце.

Помню, как старательно прятали от меня в госпитале все зеркала, чтобы я не смог видеть обгоревшее лицо — вернее, то, что осталось от него после аварии. Это была трогательная и немного наивная забота, над которой я немного иронизировал. Ведь я уже видел [21] свое лицо. Зеркалом послужила... крышка обыкновенных ручных часов. Конечно, удовольствие было не очень большое. Но ведь, как говорит русская пословица: «Нам с лица не воду пить!» Успешно летать, драться с врагом можно, и не имея красивого носа. А главное для меня было — летать. Я старался вест» себя так, чтобы скорее закончилось лечение. Все возможное для ускорения лечения делал и профессор Кьяндский. Он понимал, что мне хочется скорее уйти из госпиталя на аэродром, снова подняться в воздух и с высоты любоваться родной землей, милыми сердцу русскими пейзажами. Но завершить лечение ему так и не удалось...

Ко мне в госпиталь часто приезжали товарищи по службе — летчики, техники. Часто навещал меня и мой командир Иван Георгиевич Романенко. Однажды он появился в палате во внеурочный час. Подошел к моей койке, положил на тумбочку фрукты. Когда сестра вышла, я попросил рассказать, как летает эскадрилья, как учатся мои товарищи.

— Нормально, — ответил Романенко, — только устаем здорово... Приходится много дежурить над границей.

Иван Георгиевич и не подозревал, как сильно взволновали меня эти слова. Стало досадно и обидно. Товарищи дежурят, а я отлеживаюсь в госпитале. И я решил любым способом вернуться в свою эскадрилью.

Как только командир ушел, я встал с койки и пошел в соседнюю палату, где находились моряки.

— Товарищи, — обратился я к ним, — помогите мне провести небольшую «научно-исследовательскую» работу.

— Какую именно? — спросил артиллерист с эскадренного миноносца.

Когда я объяснил, артиллерист первый встал и радостно воскликнул:

— Пойдемте!

Пришли в процедурную. Там у окна стояло знакомое вращающееся кресло. Такая «мебель» есть в каждой авиационной части. Она служит для проверки [22] и тренировки вестибулярного аппарата. Сидящего в этом кресле можно ввести в такой «штопор», что не каждый сумеет удержать голову в обычном положении.

Я сел в кресло, и товарищи раскрутили его. «Исследовательскую работу» они выполнили более чем добросовестно. В такой «штопор» я ни разу не попадал с того далекого дня, когда проходил летную военно-врачебную комиссию... Голова, несмотря на огромное усилие воли, так и клонилась влево, словно желая переместиться на плечо.

В этот момент в дверях промелькнуло удивленное и испуганное лицо медсестры, а вслед за ней в кабинет вошел профессор. Моих «помощников по научной части» как ветром сдуло.

Кьяндский подошел к креслу, остановил его и помог мне встать. В палату мы вошли молча. Затем я осторожно, используя, так сказать, глубокий обходный маневр и тактическую хитрость, повел «наступление»:

— Устал я, Андрей Александрович, после этих операций. А ведь их впереди еще не менее двадцати пяти.

— И что же вы предлагаете? — сухо отозвался профессор.

— Нельзя ли перерыв сделать... хотя бы на пару месяцев? Я бы с семьей съездил куда-нибудь отдохнуть.

Профессор не ответил, подошел к окну, задумался. Лицо его посуровело.

— Кто вам фрукты приносит? — спросил он после некоторого молчания.

— Мой командир Романенко, — ответил я, не догадываясь о смысле вопроса.

— Понятно, — как бы про себя, тихо сказал Кьяндский. И, снова помолчав, уже громче добавил: — Отдохнуть вам, конечно, не худо, особенно на юге, в спокойной семейной обстановке. Но при чем тут ваш сегодняшний «полет» в процедурном кабинете? Впрочем, я теперь все понимаю...

Андрей Александрович подошел ко мне ближе, мягко [23] положил свою добрую руку на мое плечо и по-отечески нежно заключил:

— Самое главное, чтобы на душе у вас было светло, чтобы сердце оставалось в полном порядке. Что ж, я не возражаю против... «отдыха».

Глядя в умные, как-то по-особенному теплые глаза профессора, я невольно потянулся к нему всем существом и не удержался, чтобы не обнять его в знак искренней благодарности. Значит, понял меня, значит, и у него в груди бьется солдатское сердце!..

На жизненном пути мне не раз встречались такие люди: парторг, мой командир Романенко, комиссар Сербин, славные советские врачи, жена... Они не охают и не ахают над оказавшимся в беде человеком. Они поднимают в нем дух, укрепляют его веру в собственные силы, дают ему крылья. Это и есть настоящая помощь друга.

На следующий день я был уже в родной эскадрилье, около границы. Не беда, что с лица еще нельзя было снять повязку. Я был дома, среди друзей, где улыбки, взгляды, слова, вся обстановка действовали лучше самых хороших лекарств.

Сначала мне хотели вручить истребитель устаревшей конструкции: ты, мол, еще болен, и надо как-то облегчить тебе условия полетов. Но я отверг это предложение. Ведь новая машина «И-16» — знаменитый поликарповский «ястребок» — была уже освоена мною. С радостью и гордостью я принял этот самый совершенный в то время самолет. Он обладал хорошей скоростью, маневренностью, мощным вооружением. Словом, на этой машине можно было побеждать любого врага. А тут как раз началась война с белофиннами.

Погода зимой 1939/40 года стояла на Балтике очень неблагоприятная. Жестокие морозы сменялись снежными буранами. Искусственно наращенная кожа на лице была очень нежной и нещадно мерзла. Приходилось перед выходом на аэродром смазывать ее жиром, укрывать ватой, бинтами. Наверное, не всякая кокетка тратила столько времени на подготовку к выходу [24] на улицу, сколько приходилось тратить мне и врачу почти перед каждым вылетом.

Товарищи порой намекали, что в большие морозы мне не стоило бы вылетать, каждый искал повода «подменить» меня в вылете на фронт. Особую «хитрость» в выискивании таких поводов проявлял наш комиссар Иван Иванович Сербин. Он заходил домой и спрашивал: как, мол, самочувствие, рассказывал всякие истории, а потом, вроде между прочим, говорил:

— А знаешь, ртуть в термометре падает.

Я, догадываясь, к чему он клонит, отвечал:

— Это хорошо! Значит, погода будет ясная. А при ясной погоде у летчиков происходит явление обратное явлениям в термометре.

Сербин изображал недоуменный вид.

— То есть как это обратное?

— Очень просто, температура понижается, а настроение повышается, так как погода будет летная.

Убедившись, что его «хитрость» разоблачена, Сербин тут же предлагает новый вариант — поменяться вылетами: он полетит утром, а я — днем. Но, как и любой

летчик, я не мог передоверить свою обязанность идти в бой. Так и приходилось Сербину уходить ни с чем. Правда, он «мстил» мне за строптивость тем, что частенько сам контролировал весь процесс сооружения защитной маски на моем лице. Порой без особой нужды он добавлял кусочки ваты то в одно, то в другое, по его мнению, недостаточно хорошо укрытое место. Против такой «мести» мне защищаться было уже нечем.

В боях за Родину балтийские летчики проявляли высокое мастерство и исключительный героизм. В памяти встают подвиги Романенко, Кондратьева, однофамильцев Владимира и Михаила Савченко, Жарникова, Каменского, Нефедова и многих, многих других...

Нам приходилось действовать в тяжелых условиях. От летчиков требовались воля и умение, настойчивость, инициатива и особенно дисциплинированность, дисциплинированность сознательная, основанная на [25] понимании своего почетного долга защитника первого в мире Советского социалистического государства. Мы, коммунисты, хорошо помнили слова великого Ленина о необходимости всемерно поддерживать в армии порядок и дисциплину. Это указание вождя мы не только претворяли в жизнь сами, но и разъясняли его беспартийным товарищам. Партийная организация особенно активно зела в эти дни боев воспитательную работу. Она цементировала и сплачивала личный состав, что помогало успешно преодолевать все трудности на пути к победе над врагом.

Месяцы боев стали для нас настоящей школой мужества. Мы убедились, как важно летчику, кроме многих других качеств, иметь и хорошую физическую закалку. Нередко летчики возвращались с задания с обмороженными лицами. В тяжелых условиях работали также техники и младшие авиационные специалисты. Но никто не пасовал перед трудностями.

Ко мне между тем подкралась новая беда. Несмотря на все предохранительные средства — гусиный жир, вату, марлю, — мне не удалось уберечь обожженное лицо от обморожения. Начались сильные боли.

Однако говорить об этом командиру и комиссару я не стал. Они сразу отправили бы меня в тыл, в госпиталь, лишили бы самого дорогого — возможности быть в строю, сражаться за Родину.

В разгар боев газеты опубликовали Указ Президиума Верховного Совета СССР о награждении ряда балтийских летчиков, особо отличившихся в боях. В числе награжденных была и моя фамилия — меня наградили орденом Красного Знамени. С радостью принимал я эту высокую награду в одном из залов старинного Петергофского дворца.

Но именно в этот радостный день все обернулось для меня иначе, чем я предполагал. После вручения наград Андрей Александрович Жданов, узнав о том, что я летаю, не закончив лечения, запретил мне полеты до выздоровления. Пришлось ехать на далекое от фронта Черноморское побережье в один из лучших в стране санаториев. А когда, не пожелав оставаться [26] там на второй срок лечения, вернулся на Балтику, война уже закончилась.

В течение года, прошедшего с этого дня до начала Великой Отечественной войны, я много летал, стараясь осмыслить свой боевой опыт и перенять все лучшее, что накоплено другими летчиками. Вернувшись к любимому делу, я почувствовал новый прилив сил и энергии.

Незадолго до начала Великой Отечественной войны меня назначили командиром эскадрильи истребителей, базировавшейся на маленьком и очень неблагоустроенном аэродроме полуострова Ханко. Это назначение я воспринял как большую честь, оказанную мне Родиной. [27]

В небе над Ханко

Товарищи, будьте бдительны, берегите обороноспособность Советской страны как зеницу ока, — эти слова, написанные на одной из рейфуг — земляном сооружении для укрытия самолетов, — постоянно напоминали каждому из летчиков, техников и механиков эскадрильи о том, что нам доверен ответственный участок советской границы — дальние подступы к городу Ленина. Маленький авиационный гарнизон Ханко жил дружно. Дни проходили в напряженной боевой учебе. Выполняя учебные задания, мы никогда не расходовали боекомплект полностью. Даже после продолжительных стрельб по конусу оставляли определенное количество снарядов «на всякий случай».

Вспоминая теперь славные дела защитников непобежденного Гангута, могу с чистой совестью сказать: мы встретили начало Великой Отечественной войны во всеоружии, в полной боевой готовности.

В военных авиационных частях есть специальное определение — «готовность номер один», означающее, что самолеты находятся в состоянии немедленной готовности к вылету.

Мы несли круглосуточное дежурство. Но даже те, кто заканчивал воздушную вахту, не уходили далеко. [28]

Летчики ели и отдыхали поблизости от боевых машин, а то и под плоскостями своих истребителей. Это было характерно для всего периода нашего пребывания на маленьком аэродроме полуострова Ханко (с ноября 1940 и по октябрь 1941 года) до того дня, когда Ханко приказано было оставить.

Хорошо помню партийное собрание, проведенное 22 июня 1941 года, строгие лица товарищей.

Я тоже попросил слова. Обращаясь к коммунистам, сказал, чувствуя, что сильно волнуюсь:

— Предстоят бои более тяжелые, чем когда-либо раньше. Мы, коммунисты, должны показать образец бдительности и мастерства, сделать обороняемый нами район неприступным для фашистов. Сражаться надо так, как если бы мы стояли у самых стен Ленинграда.

Все мы были готовы драться с врагом до победы.

...Время близилось к полуночи. С постов противовоздушной обороны сообщили о приближении вражеских самолетов. «Юнкерсы» шли курсом на Ханко. В сером небе появились первые разрывы снарядов: наши зенитчики открыли огонь. Мы мгновенно подняли истребители в воздух и устремились навстречу вражеским бомбардировщикам. По тому времени «Ю-88» были неплохими бомбовозами, имели хорошее вооружение. Сближение с ними было опасно. Но мы не думали об этом ни в первую военную ночь, ни в дни последующих боев. Мы шли вперед, не обращая внимания на пулеметный огонь. «Лишь бы не упустить врага!» — вот мысль, которая владела нами.

Преследуя гитлеровца, я подумал: «А может быть, передо мной сын того офицера, который обидел меня в годы далекого детства?» Эта мысль, конечно, случайно пришла мне в голову.

Нет, не старая мальчишеская обида вела меня вместе с боевыми друзьями в атаку, а чувство более сильное и глубокое — святая ненависть к фашистским захватчикам. Это было сознание долга перед Родиной, перед нашим великим народом, перед партией Ленина, которая подняла каждого советского человека, открыла ему все пути к счастливой, свободной жизни. С детской обидой можно смириться, простить ее, но с фашизмом, [29] который поднял руку на нашу страну, на ее свободу и независимость, мы никогда не могли смириться.

...Пальцы впились в гашетку. Впереди быстро растет силуэт самолета с черными крестами на крыльях. А сердце, кажется, стучит громче мотора. Нажимаю на гашетку...

В ту ночь особенно отличились коммунист Семенов и комсомолец Дмитриев: один «юнкерс» был ими поврежден, второй сбит совместно с зенитной артиллерией балтийцев.

В перерывах между боевыми вылетами мне доводилось беседовать с молодыми летчиками. Кое-кто из них пренебрегал дисциплиной, не с полным напряжением сил овладевал мастерством огня и маневра.

— Будет бой — тогда и покажем себя, — рассуждали некоторые молодые товарищи.

Это было глубокое заблуждение. Именно в ходе повседневной и напряженной учебы растут и воспитываются будущие герои. Бои над Ханко полностью подтвердили это. Многие летчики отличились в те суровые дни: Романенко, Бринько, Антоненко, Васильев, Цыганов, Татаренко, Цоколаев, Байсултанов, Голубев. Все они стали Героями Советского Союза. Но список тех, кто совершил подвиги во имя Родины, не исчерпывается этими именами. Массовый героизм — вот что отличало бои за Гангут, все сражения Великой Отечественной войны. Это и принесло нам победу.

В иные дни мы по десять раз вылетали на штурмовку противника, обеспечивая дерзкие десантные операции морских пехотинцев отряда Гранина. Моряки говорили, что мы, истребители, вдохновляли их на бесстрашие. Может быть... Но и нам было радостно идти в бой, когда мы видели с воздуха, как смело бьются балтийцы.

Бои на полуострове Ханко носили своеобразный характер. Ведь, по существу говоря, советский гарнизон с первого дня войны действовал в окружении. Фашистское командование создало специальную ударную группу, поставив перед ней задачу — сбросить гарнизон Ханко в море. На каждый участок территории, [30] занятый нашими воинами, обрушивали свой груз бомбардировщики, посылала снаряды артиллерия гитлеровцев. Летчики, таким образом, находились под обстрелом врага не только во время боев в воздухе, но и во время взлета. Это, конечно, было очень опасно. Не менее опасным был и труд матросов, младших авиационных специалистов, техников и инженеров, которые непрерывно работали на летном поле под артиллерийским огнем.

Были случаи, когда обстрел совершенно выводил из строя летное поле, а запасной площадки не было. Ее надо было найти.

Возвращаясь как-то с боевого задания, я увидел с воздуха в лесу узкую просеку с открытым подходом со стороны Финского залива. Сразу после посадки внимательно осмотрел ее. Она оказалась довольно ровной, но без запаса длины, необходимой для пробега самолета, и несколько узковатой. Конечно, посадка на такую площадку не гарантировала благоприятного исхода. Но в наших условиях приходилось рисковать. Понимали это и командир полка, и комиссар, и начальник штаба. Поэтому они без особого нажима разрешили «опробовать» эту просеку для посадки и взлета на тот случай, если уж особенно «прижмет».

В один из более или менее «тихих дней» я поднялся с основного аэродрома, а на посадку повел истребитель к «запасному». До чего все же узка просека! Подвожу самолет к земле. Кажется, что вершины деревьев сейчас воткнутся в плоскости. Но все окончилось хорошо. Посадка получилась удачной. Наблюдавшие за ней летчики, техники и механики облегченно вздохнули. Еще лучше удалось выполнить вторую посадку.

Теперь надо было сделать третью так, как иногда ее выполняли летчики с меньшим опытом, чем у меня. Она прошла не так хорошо. Самолет пробежал до самого конца просеки, и его колеса завязли в болоте. В результате этого эксперимента на моем лбу появилась солидная шишка. Но теперь стало ясно, что в случае нужды посадку на просеке может выполнить каждый летчик эскадрильи. Нужно только немного удлинить дорожку. В нелетные дни мы своими силами [31] выполнили эту работу. Острый на язык начальник штаба тут же окрестил запасную площадку:

— Аэродром «Спасайся, кто может, имени Леонида Белоусова».

Ну что ж, от остроты аппетит не пропадает! Просека-то стала пригодной для посадки, и летчики теперь знали, что и при самом яростном артиллерийском обстреле основного аэродрома они все равно смогут вернуться домой после выполнения задания.

Борьба с врагом заставляла все время искать наиболее эффективные способы использования нашего мощного, но в то время еще малочисленного оружия. Для нанесения максимального урона противнику мы широко применяли зажигательные бомбы. Заметив как-то, что дует устойчивый ветер в нужном направлении, я вылетел с ведомым в район, где предполагалось расположение вражеских складов. В намеченной точке сбросили бомбы. Сразу начавшийся пожар захватил большой район вокруг Ханко. Склады боезапасов и горючего, которые находились в лесу, начали взрываться, еще больше усиливая пожар. Этот метод мы использовали не один раз. Его действенность подтвердило обнаруженное неотправленное письмо пленного гитлеровца. В нем он писал, что из-за пожаров солдаты не знают покоя ни днем, ни ночью. Пожары «ослепили» и уничтожили немало командных и наблюдательных пунктов врага, а возможно, и не одну артиллерийскую батарею.

Однажды мы вылетели на штурм гитлеровских войск, находящихся на марше. Они шли поротно. Позади — артиллерия и автомашины со снарядами. Пыль на шоссе помогла быстро обнаружить врага. С бреющего полета мы нанесли один за другим несколько ударов, расстроили и смешали боевые порядки гитлеровцев, сорвали их планы — атаковать наши позиции внезапно.

Для нас бои были тоже не бескровными. Многих боевых товарищей недосчитались мы в те дни... Смертью героя погиб молодой летчик Плешаков. Самолет Плешакова при налете на зенитную батарею встретил яростный заградительный огонь. Снаряд повредил [32] мотор. Как поступить: сдаться в плен или погибнуть? И Плешаков поступил как верный патриот своей Родины. Он перевел истребитель в крутое пикирование и устремился на батарею. Самолет на полной скорости врезался в ящики со снарядами. Они взорвались и похоронили десятки гитлеровцев.

Немало вражеских самолетов уничтожили тогда в воздушных боях и мы. Три машины значились на моем счету. Но не это было самым главным в нашей боевой работе. Бомбовые удары с пикирования, штурмовка с бреющего полета — вот чем мы были заняты каждый день и каждый час.

Недавно фронтовые товарищи напомнили мне об одном таком ударе. Это было в момент, когда наши транспортные суда покидали Таллин. Часть из них держала курс на Ленинград, а остальные шли к нам, на Ханко. Гитлеровские торпедные катера поджидали их в заливе. Когда нашим судам оставалось пройти до своей базы всего несколько десятков миль, фашисты пошли в атаку. В это время пара истребителей из звена старшего лейтенанта Цоколаева получила приказ — прикрыть свои транспорты. Она поспешила морякам на помощь. Летчикам удалось дважды отогнать противника.

Но вот истребители израсходовали весь боекомплект. Цоколаев передал по радио: «Нужно подкрепление». В воздух поднялись все истребители, готовые к вылету. Тем временем пара Цоколаева стала проводить ложные атаки. Вначале хитрость удалась, но вскоре фашисты поняли, что наши истребители остались без снарядов. Противник снова стал выходить на боевой курс. Если бы мы хоть на минуту задержались с вылетом, транспортам пришлось бы худо.

Приказав ведомым бросать бомбы только при полной уверенности в поражении цели, я первым пошел в атаку.

Эти секунды пикирования потребовали от каждого из нас огромного напряжения. Раньше мы бомбили вражеские цели обычно звеньями, по ведущему. А теперь группа наносила удары с индивидуальным прицеливанием. Каждый летчик должен был самостоятельно [33] делать расчеты. «Как справятся с этим ведомые?» — мелькнула в голове тревожная мысль.

Сбросив бомбы и выведя самолет из пике, я отвернул в сторону и начал набирать высоту. В этот момент над ведущим вражеским катером взметнулся столб воды и дыма. Он стал погружаться. Вот вспыхнул другой катер — его подожгла первая пара ведомых. Но что такое? Вторая пара, которая действовала правее, почему-то лишь пикировала, а не бросала бомбы.

Неужели мои товарищи испугались заградительного огня пулеметов? Может быть, у бомбосбрасывателей их самолетов не сработали замки?

Но думать об этом было некогда. Наши яростные атаки заставили фашистские корабли усиленно маневрировать, чтобы уклониться от бомб и снарядов. Боевой строй отряда торпедных катеров нарушился, Враг уже перестал думать о нанесении удара по нашим транспортам и повернул к своей базе. Мы в это время вели огонь по гитлеровцам из пушек. Фашисты поставили с уцелевших катеров мощную огневую завесу. Но и она не испугала летчиков. Мы преследовали противника до тех пор, пока не израсходовали боезапас.

Победа была полной. Огорчило меня лишь поведение второй пары истребителей. «Почему они в самом начале боя не сбросили бомб?» — эта мысль не давала мне покоя при возвращении на аэродром. Ведь последующие действия молодых истребителей были отличными: они смело выходили в атаку, точно сбросили бомбы и подожгли катер.

Едва самолеты приземлились, я спросил у ведомых:

— Почему не бомбили с первого захода? Замки заело?

— Нет, — ответили они. — Мы действовали так, как вы приказали: каждую бомбу старались сбросить точно в цель. А сначала у нас не было уверенности в том, что не промахнемся.

Во время разговора к нам подошел начальник штаба части Петр Львович Ройтберг. По выражению его лица было видно, что он расстроен. [34]

— Поздравляй, — говорю ему. — Отработали правильно.

— Поздравляю, Леонид, — отвечает он, а взгляд почему-то отводит в сторону.

— Что случилось? — спрашиваю. — Не мучай, Петр Львович, с дочкой произошло что-нибудь?

(Незадолго до этого добрые люди, невзирая на сильный артиллерийский огонь, вывезли с Ханко мою дочь Надю, и я не знал о ней ничего.)

— Нет, — отвечает Ройтберг. — О дочке ничего неизвестно. Есть другая новость... Фашисты разбомбили поезда на станции Бологое...

Ройтберг, как и я, знал, что моя жена во время этой бомбежки находилась проездом в Бологое. «Что с ней?» — с болью в сердце подумал я. Лишь много месяцев спустя, находясь в Алма-Ате, я узнал, что жена, которая в момент налета гитлеровской авиации на Бологое действительно находилась в одном из поездов, была ранена. Но она ни слова не написала мне об этом: не хотела меня волновать. И сейчас на аэродроме я с тревогой думал: «Что же стало с женой? Ведь она поехала на Большую землю искать дочь».

В эти грустные для меня минуты на помощь, как всегда, пришли друзья. Они знали, что поправить мое настроение может лучше всего боевой вылет.

— Леонид Георгиевич, — передал мне командир по телефону, — поведешь группу на штурмовку.

— Спасибо! — ответил я. — Жарко будет врагу от этой штурмовки...

* * *

Гарнизон полуострова Ханко вел героическую борьбу до тех пор, пока не пришел приказ о перебазировке на Большую землю. Среди последних покидали Ханко и мы с начальником штаба полка Петром Ройтбергом.

Машина прилетела за нами в темную дождливую ночь. Привел «МБР-2» — одномоторный деревянный гидросамолет — летчик Пушкин, бывший истребитель,

переведенный в лодочную авиацию по здоровью. Он уже более восьми часов пробыл в воздухе. А ему еще предстояло лететь с нами. [35]

Едва запустили мотор, как вражеская артиллерия открыла огонь. Но на нее мы уже не обращали внимания. Попрыгав на гребнях волн, машина, наконец, оторвалась от воды. Видимости никакой. Струйки дождя текут по кабине. Туман местами такой густой, что не видно даже штурмана, сидящего впереди.

В пилотской кабине мне места не нашлось, так как рядом с Пушкиным на правом сиденье расположился Ройтберг — он тоже раньше летал на таком типе самолета. Меня же «всунули» в бензобаковый отсек.

Несмотря на болтанку, летим на небольшой высоте, так как с подъемом видимость еще более ухудшается. Знаю, что где-то на пути лежит остров Гогланд, на котором есть горка выше, чем мы летим, метров на сто. Можно и врезаться. Встречный ветер «съедает» скорость и без того тихоходной машины. Время тянется бесконечно. Пушкин бледен от усталости. Вот-вот уснет. Ройтберг то и дело хлопает его по колену и предлагает «пожевать». С виска к подбородку летчика течет струйка пота. После посадки Пушкина вынесли из самолета спящим.

Так напряженно работал летный состав в те тяжелые первые месяцы войны. Это было характерно буквально для всех подразделений, участвовавших в обороне Ленинграда. На следующий день после прилета я побывал на одном из аэродромов, расположенных вблизи от города. Здесь произошел эпизод, который я запомнил навсегда.

К аэродрому приблизился наш штурмовик «Ил-2». Летчики, наблюдавшие за тем, как он заходит на посадку, сразу отметили, что с машиной не все в порядке. Штурмовик, как-то переваливаясь с крыла на крыло, слишком быстро терял высоту и, далеко не дотянув до посадочного знака, резко коснулся колесами подмерзшего грунта. Побежали к нему. Уже издали стали заметны снарядные пробоины в хвосте и руле поворота. Всех обеспокоило, почему летчик не открывает кабину. Оказывается, он не мог открыть ее — был тяжело ранен. Нас удивило, как он вообще мог пилотировать штурмовик, да еще произвести посадку, сохранив боевой самолет. [36]

Под впечатлением этого подвига летчика пришли мы на командный пункт. На нас были истрепанные кители и порванные штаны, в руках, мы держали автоматы, на поясах висели пистолеты. Командира полка удивил наш вид. Командир, возможно, не знал, что сама обстановка на Ханко, где в любую минуту мог высадиться вражеский десант, требовала от каждого из летчиков готовности вступить в бой не только в воздухе, но и на земле. Но удивление прошло, едва мы представились и твердо потребовали дать нам возможность приложить свои силы и умение в обороне Ленинграда.

В боевой обстановке оформление не отняло много времени. Вскоре мы отправились отдыхать в здание школы, расположенной совсем недалеко от аэродрома. Нам отвели койки на четвертом этаже. Но едва мы улеглись, как завывла сирена тревоги. Я уже знал, что в Ленинграде за ночь бывает по нескольку тревог. Если все время ходить в убежище, то и поспать не успеешь, а завтра лететь. Поэтому повернулся лицом к стенке и, несмотря на все предупреждения об опасности, беззаботно проспал до утра.

На следующий день я уже был на аэродроме бригады. Командовал ею мой старый сослуживец и учитель Иван Георгиевич Романенко. Встретил он меня очень тепло. Познакомил с обстановкой, рассказал о людях эскадрильи, которую я должен возглавить. Летчики в ней были совсем молодые. И вместо того чтобы сразу идти в бой, пришлось здесь, на фронтовом аэродроме, часто подвергавшемся налетам немцев, учить людей и технике пилотирования, и стрельбе, и тактике. Закончив намеченный план учебы, мы перелетели в Кронштадт и сразу же включились в боевую работу.

Раньше, на Ханко, мы защищали Ленинград, находясь на его дальних подступах. Теперь мы защищали великий город, базируясь у самых его стен. [37]

На защите города Ленина

Я — уроженец Одессы, люблю этот город. Но за годы службы на Краснознаменном Балтийском флоте я не меньше родной Одессы полюбил Ленинград — колыбель революции, город, где много лет жил и трудился Ильич, где он создавал первые организации самой мудрой, самой революционной партии, где каждая улица, каждая площадь напоминает о героической борьбе рабочего класса за светлое будущее всего человечества. Много крови пролили наши отцы, чтобы завоевать свободу, установить в стране родную советскую власть. И теперь мы, их сыновья, обязаны были любой ценой отстоять завоевания Октября от наседавшего с запада сильного и коварного врага.

В полку оказалось много старых друзей: Сербин, Голубев, Цыганов, Агуреев, Твердохлебов, Петров. Все они были уже известны как умелые и храбрые воздушные бойцы.

Это был период, когда гитлеровцы, чувствуя свое численное превосходство в авиации, вели себя нахально. И нам тогда особенно нужны были летчики, способные сбить спесь с врага, заставить его почувствовать, что рано или поздно ему придет конец. Одним из таких летчиков был коммунист Александр Агуреев. [38]

Припоминаю тридцатиминутный воздушный бой над перевалочной железнодорожной станцией, через которую в Ленинград поступали оружие и продовольствие. На звено Агуреева, охранявшее этот объект, навалилась девятка фашистских истребителей. Но советские летчики не отступили. Больше того — они сумели разгромить врага. Важную роль сыграла здесь тактическая зрелость Агуреева. Не случайно летчики-штурмовики всегда радовались, когда их в воздухе прикрывал со своими орлами этот искусный командир.

По фронтовому обычаю, я сам водил молодых летчиков на выполнение первых боевых заданий. Но одному мне было очень трудно оберегать молодежь от ударов «мессершмиттов». И на помощь пришли лучшие летчики-ветераны, мастера штурмовки и воздушного боя.

В сводках Советского информбюро, относящихся к тому времени, часто назывались Мга, Синявино, Восьмая ГЭС. Участники боев за эти рубежи хорошо знают, как тяжело приходилось защитникам Ленинграда. Днем и ночью не умолкали гул самолетов, разрывы бомб и снарядов. Война уносила все новые жизни, и оставшиеся в строю воины брали на себя то, чего не успели сделать героически павшие в боях товарищи.

Наша основная задача состояла в охране Ладожской ледовой трассы, созданной в конце 1941 года по указанию Государственного Комитета Оборона и Центрального Комитета партии. По этой единственной дороге осуществлялась эвакуация из Ленинграда женщин, детей и стариков, больных и раненых. По ней же в осажденный город шли автомашины с продовольствием, топливом, медикаментами, вооружением и боеприпасами. Ленинградцы прозвали эту ледовую трассу «Дорогой жизни».

Перерезав все железные и грунтовые пути, ведущие к Ленинграду, гитлеровцы старались всеми средствами вывести из строя и ледовую дорогу, тем более, что проходила она всего в пятнадцати-двадцати километрах от занятого ими южного берега Ладожского озера. Они непрерывно бомбили ее с воздуха, обстреливали тяжелой артиллерией. Над озером непрерывно [39] шли ожесточенные воздушные бои. В те дни летчикам нашего полка приходилось больше быть в воздухе, чем на земле. Не жалея крови и самой жизни, они охраняли важнейшую артерию Ленинграда и с честью выполняли свой патриотический долг.

Одновременно наши летчики действовали и по переднему краю врага, ежедневно штурмуя фашистские укрепления.

Мне неоднократно приходилось летать на такие задания вместе с коммунистом Алексеем Лазукиным, храбрым и опытным летчиком, исключительно скромным

человеком. О его победах мы узнавали чаще всего не от него самого, а от командиров наземных частей, которые поддерживал наш полк.

Эскадрилья, в которой служил Лазукин, состояла из воинов разных национальностей. И все они одинаково храбро сражались за свободу и независимость своей Родины. В жестоких боях за Ленинград очень ярко проявилась великая жизненная сила дружбы народов Советского Союза. Русские летчики Лазукин и Кузнецов, украинец Герасименко, осетин Цоколаев и воины других национальностей жили одной мыслью: как можно быстрее разгромить врага и освободить родную землю от фашистской нечисти, спасти человечество от гитлеровской чумы!

— Я сражаюсь за свою Родину, — говорил Алим Байсултанов из Кабардино-Балкарской АССР. — Раньше у моего народа не было Родины. Он обрел ее только в октябре 1917 года. Фашистам не нравится, что мы живем свободно и счастливо. Они хотят все народы мира поставить на колени, сделать их рабами. Но не бывает этому. Я, Алим Байсултанов, свободный советский человек, не знаю и не хочу знать кабалы.

Герой Советского Союза Алим Байсултанов не дожил до славного Дня Победы. Он пал смертью храбрых в боях за нашу социалистическую Родину.

Я был в госпитале, в глубоком тылу, когда услышал о гибели Алеши Лазукина. Несколько позже мне стали известны подробности его последнего боя.

Группе летчиков, в которую входил и он, приказали [40] «прочесать» с бреющего полета узкую полосу переднего края противника. В выполнении таких операций у нас был уже немалый опыт. Мне, например, более ста пятидесяти раз приходилось штурмовать вражескую пехоту, артиллерию и корабли.

На этот раз группу повел Цоколаев. На подходе к линии фронта летчики увидели восемнадцать «юнкерсов». Они шли бомбить наш передний край.

Чтобы разбить строй, Алексей Лазукин ринулся в гущу вражеских бомбардировщиков и с самой короткой дистанции открыл огонь. Один из фашистских самолетов вспыхнул и стал падать, разваливаясь в воздухе. Почти одновременно загорелись и пошли вниз три других «юнкерса». Их сбили Цоколаев, Байсултанов, Дмитриев, Герасименко и Орлов. Уцелевшие фашисты, спасаясь от преследования, повернули обратно.

Расправившись с вражескими бомбардировщиками, наши летчики снизились и с минимальной высоты начали «прочесывать» из пулеметов окопы гитлеровцев. Бешено заработали неприятельские зенитные орудия и пулеметы. Самолет Цоколаева получил пятнадцать пробоин. Но больше всех пострадал Лазукин. Осколком разорвавшегося в кабине снаряда он был смертельно ранен в грудь. Ему перебило правую руку. Обливаясь кровью, Лазукин не выпустил из рук штурвала и сумел довести самолет до своего аэродрома. Собрал в себе остаток сил, он тихо сказал подбежавшим к самолету товарищам:

— Передайте командиру... задание выполнено.

* * *

...В один из трудных боевых дней я почувствовал, что ноги перестают меня слушаться, словно к ним привязаны железные гири. Обгоревшие во время несчастного случая на границе, они теперь снова стали донимать меня все усиливающимися резкими болями.

Я и раньше нередко, особенно в полетах, чувствовал, что с ногами у меня неладно, но крепился, старался не думать об этом. Да и на земле, после полета, [41] они почему-то особенно мерзли. Некоторые летчики даже удивлялись, что я раньше всех, при первых заморозках, надел меховые унты.

Как-то я пришел на аэродром с палкой. Это заметил врач.

— Что с вами, Белоусов? — спросил он.

Мне надо было вскоре лететь на прикрытие трассы, и я, боясь, что врач меня задержит, ответил:

— Так, пустяки. Оступился, когда выбирался из кабилы.

Врач хотел все же осмотреть ноги, но я отговорился: «Некогда», — и пообещал, что после полета обязательно к нему зайду. Но после того полета не зашел: на следующий день опять предстоял вылет. Правда, вечером, оставшись один в комнате, я сам внимательно осмотрел ноги; и меня смутила не столько боль, сколько их нечувствительность к теплу, хотя правую ногу я чуть ли не всунул в растопленную печурку. После этого попробовал лечиться в полевом госпитале. Вроде стало лучше, и я продолжал летать, старался забыть о боли, шутил с врачом.

Я считал, что мой недуг ничтожен по сравнению со страданиями жителей осажденного Ленинграда, особенно женщин и детей, эвакуацию которых из кольца блокады прикрывал наш полк.

Однако теперь, когда ноги стали для меня словно чужими, я уже встревожился не на шутку. Никому ничего не сказав, пошел на командный пункт, отдал необходимые распоряжения начальнику штаба (в то время я командовал полком) и лег отдохнуть в надежде, что сон восстановит силы и вернет прежнюю бодрость. Но это не помогло. День ото дня становилось все хуже. И вскоре наступила развязка... [42]

Я должен летать!

Возвратившись с боевого задания, я зарулил самолет на стоянку, отстегнул ремни — хотел выйти поразмяться, но не тут-то было. Я не сумел даже подняться с сиденья, словно прирос к нему. «Парашют мешает», — решил я, успокаивая себя. Освободился от парашюта. Но и тогда мне не удалось встать.

Сразу же припомнился недавний разговор с врачом Доленковым. Заметив однажды, что я хромаю, он поинтересовался, в чем дело, и категорически потребовал, чтобы я зашел в санчасть. Как ни отнекивался я, а пришлось подчиниться.

— Вот что, командир, — сказал Доленков, осмотрев мои бледные, будто бескровные, ноги. — Боязно говорить, а молчать еще страшнее: надо немедленно уезжать в тыл и лечиться.

— Хорошо, уеду, — ответил я, — а пока вы молчите. Полковнику Романенко я сам доложу.

Но, оказывается, за мной уже давно наблюдал полковой врач Грабчак. Ему казалось подозрительным, что я с каждым днем все меньше ходил по аэродрому, стал чаще пользоваться автомашиной. Вот и теперь, заметив мои безуспешные попытки вылезти из кабины, он первым подбежал к самолету и помог мне сойти на землю. [43]

Теперь скрывать болезнь стало бесполезно.

Вечером собрался консилиум врачей. «В глубокий тыл», — единогласно решили они. Но я не соглашался с ними: не хотелось покидать фронт.

Ночью прилетел командир дивизии полковник Романенко. Врач уже обо всем успел сообщить ему по телефону.

Романенко, хотя и считался с моим желанием продолжать боевую работу, мягко, но настойчиво сказал:

— Надо ехать, Леонид. Ты со своими орлами славно повоевал. Скажу по секрету: скоро полк станет гвардейским. А сейчас для тебя главное — вылечиться. Ведь ты сам как-то говорил, что ноги твои испытали столько, сколько шасси старого самолета: они и горели, и мороз их прихватывал — пора дать им хороший ремонт.

Заканчивая разговор, полковник уже тоном приказа произнес:

— В путь, Белоусов! Так надо!..

— Но все-таки я вернусь, — ответил я командиру.

— Я тоже в этом не сомневаюсь, — согласился полковник и, помолчав, добавил: — Только будь и в тылу таким же мужественным, каким был на фронте.

...Через несколько дней я оказался в тыловом госпитале в Алма-Ате. Спонтанная гангрена обострилась. Даже морфий не мог избавить от нестерпимой непрерывной боли. На правой ноге разрасталась язва.

Профессор Сызганов — один из многих советских людей, помогавших мне бороться за жизнь, — сказал, когда мы остались наедине: без ампутации не обойтись. Согласиться на это было выше моих сил: ведь лишиться ноги — значит навсегда расстаться с авиацией. А я не имел права оставлять штурвал, пока в небе моей Родины кружились фашистские самолеты.

Чтобы отвлечься от мрачных мыслей, я достал из-под подушки и снова перечитал единственное письмо от своей тринадцатилетней дочки, которое получил, еще будучи на Ханко, и теперь повсюду возил с собой.

«Миленький папочка, — писала Надя, — обо мне не беспокойся. Думай о себе и своем здоровье. Бей фашистов, чтобы перья от них сыпались. Пусть знают, [44] какие в Советском Союзе летчики, танкисты и вообще весь наш народ...»

И странное дело. Письмо, которое я перечитывал, наверное, уже в сотый раз, вновь ободрило меня. Я заметил, что фразы «думай... о своем здоровье» и «бей фашистов» стоят рядом. Значит, и в жизни может быть только один выход: чтобы вернуться в строй боевых летчиков, надо вылечиться, встать на ноги.

— На ноги, — повторил я вслух.

Зловещая дума опять, словно нож, вонзилась в сердце: «Как же на ноги, если одну из них завтра ампутируют?»

Вечером ко мне снова пришел профессор. Присел рядом на край кровати и просто сказал:

— Если вас, Белоусов, не оперировать, хуже будет: может кончиться даже смертью.

Перед этим я говорил Сызганову, что не раз видел на фронте смерть и не боюсь ее. Поэтому теперь я просто промолчал.

— Так, что же, вы и в самом деле жизнь не любите? — все так же спокойно спросил профессор.

— Люблю. Очень люблю, — ответил я совершенно серьезно.

— Тогда почему же вы не соглашаетесь на операцию?

— Делайте, только немедленно, завтра же!

В горле пересохло. Я не слышал своих последних слов.

Ночь прошла без сна. Я мучительно думал о будущем. Представлял себя с деревяшкой вместо ноги, на костылях... Под утро вспомнил, что на Черноморском флоте есть один летчик, который летает без одной ноги. Значит, и безногому воевать можно. На душе полегчало. И я мысленно ответил дочке на ее письмо: да, милая, ты права — советских воинов ничем не сломишь, ничем! Враги еще не раз почувствуют силу моих ударов.

Операцию перенес хорошо. Быстро пошел на поправку. И вот, когда уже подходил день выписки из госпиталя, на меня обрушилось еще более страшное несчастье. На левой ноге, чуть ниже колена, появилась [45] и быстро разрасталась новая язва. С каждым днем она становилась все больше. Снова разговор с Сызгановым — о самом тяжелом. Как говорят на войне, обстановка стала предельно ясной, и я согласился на вторую операцию, поставив лишь одно условие:

— Постарайтесь ампутировать ногу ниже колена. Мне нужно, понимаете, совершенно необходимо, чтобы хоть одна нога могла сгибаться.

Профессор, конечно, не знал, да и не мог, по-моему, в то время даже предполагать, почему я настойчиво прошу его выполнить операцию так, чтобы после нее нога могла сгибаться. И он ответил:

— Не волнуйтесь, нога после этой операции, безусловно, будет сгибаться в колене.

Пришел назначенный час, и меня, молчаливого и притихшего, опять повезли в операционную.

Потрясение было настолько сильным, что даже наркоз не сразу подействовал. Но вот я забылся и словно провалился в бездну. Долго ли длилась операция, не знаю. Очнулся я уже в палате. Попросил откинуть одеяло. Взглянул и резко рванул одеяло назад, накрылся с головой. Полный инвалид!..

Здесь мне хочется от всей души сказать: «Как хорошо, когда не ошибешься в выборе жены, когда найдешь друга, верного не только в праздник, но и в суровые будни, не только в радостях, но и в несчастье!»

...Я лежу в палате, подавленный горем, беспомощный, безногий. Делаю вид, что сплю, но слышу каждый малейший шорох. Вот осторожно, на цыпочках к столику подошла медсестра. Вот кашлянул Сызганов. Но что это? Эти мягкие, торопливые шаги... Я не слышал их здесь раньше... Но почему же сердце готово выскочить из груди? Почему я боюсь отдернуть простыню и открыть глаза?

— Леня!..

С самого начала войны я не слышал этого близкого, родного голоса. Жена приехала. Ее любовь и забота не раз помогали мне в трудные минуты жизни. Вот и теперь, увидев ее рядом, я сразу почувствовал себя сильным человеком.

Ни днем, ни ночью жена не покидала моей палаты. [46]

С ее приездом появились и новые знакомые, друзья. Ко мне заходили находившиеся тогда в Алма-Ате. известные артисты Марецкая, Бабочкин, Астангов, курсанты местного аэроклуба. Хорошо то, что они понимали мое отвращение к сожалениям и соболезнованиям, и беседы всегда шли на такие темы, которые звали к жизни, к борьбе.

Четыреста двадцать шесть дней провел я в госпитале. Окреп после двух тяжелых операций, научился ходить и «управлять» протезами. День ото дня увеличивал нагрузку на ноги. Иногда натирал их до крови, но тренировки не прекращал. По мере выздоровления все острее становилось желание поскорее покинуть госпиталь, вернуться в полк.

Меня не хотели отпускать. Но я все-таки настоял на своем и вскоре выехал в Москву, а оттуда в Ленинград. Я был уверен, что смогу летать.

С волнением подъезжал я к городу-герою, носящему имя великого вождя. Я всегда восхищался мужеством и стойкостью его жителей — обыкновенных советских людей. Их не могли сломить ни вражеские бомбы, ни голод.

На перроне меня встретил старый боевой товарищ Иван Иванович Сербин. Бок о бок с ним провели мы две войны. Теперь он был уже заместителем командующего, или, как я по привычке называл его, комиссаром балтийских летчиков. Заметив, что я стараюсь выйти из вагона без посторонней помощи, лишь опираясь на палочку, он подбежал ко мне и стиснул меня в объятиях.

На старой, выдавшей виды «эмке» едем по городу, говорим о недавно гремевших здесь жестоких боях. Постепенно Сербин переводит разговор «на деловую почву».

— Что нам нужно сделать? — спрашивает он. И сам же отвечает: — Первое — представиться командующему; второе — поехать тебе в дом отдыха; третье — мне подыскать для тебя работу. Хочешь пойти в аэроклуб?

— Да, — соглашаюсь, — работа мне нужна. Я уже много думал об этом. Было время для размышлений — [47] четырнадцать месяцев провалялся. И решил так: пока жив — буду драться в небе и мстить врагу за страдания, которые он причинил мне и всему нашему народу.

— Балтийские летчики уже отомстили за тебя...

— Нет, Иван Иванович, ты хочешь сказать, что мне, калеке, уже незачем в бой соваться, что на мое место встали десятки молодых, более крепких бойцов. Насчет молодых — верная мысль. Наша страна богата талантливыми летчиками. Но и я еще не весь вышел. Я хочу и буду громить фашистов!

Видимо, понял меня Сербин, понял и командующий. Не теряя времени, я с помощью летчиков, отдохавших в перерывах между боями, начал изучать новый самолет. Одновременно продолжал готовить себя физически: ходил, сгибал ногу, пробовал силу ног, упираясь в стул, в стол, в стену, как в педали ножного управления самолетом. Это было не легко, но сомнения, смогу ли я вернуться в строй, летать на истребителе, все больше рассеивались. Благодаря помощи и поддержке товарищей крепла уверенность: буду летать!

В эти дни ко мне приехали однополчане Голубев и Ройтберг. Посидели, поговорили, потом Ройтберг вдруг спрашивает:

— А ты по-честному скажи, зачем приехал в Ленинград? Летать думаешь?

— Нет, я просто к друзьям. Сторожем буду у самолетов...

— Не верю! И Голубев не верит. Верно?

Голубев охотно подтвердил, что не верит мне. Пришлось признаться.

— А ты учиываешь, что чувствительность в твоих «шасси» потеряна и подвижность тоже?

— Нет, не потеряна! Давайте попробуем!

За неимением специальной аппаратуры пришлось придумать новый метод испытания. Я поочередно упирался ногами в грудь то Голубева, то Ройтберга, и оба с удовлетворением констатировали, что педали управления я смогу выжать при любых условиях полета. Друзья тут же сообщили, что ножное торможение на [48] новых истребителях заменено ручным, пневматическим. Это меня очень обрадовало: отпадала одна из сложных для меня проблем.

Друзья вскоре уехали, укрепив мою уверенность в том, что я буду летать. И я решил уже практически испробовать свои силы и возможности. Случай скоро представился. Однажды на «ПО-2» прилетел мой сослуживец, участник трех войн, летчик Никитин. Я забрался в машину, поработал рулями, а затем попросил его проверить меня в воздухе. После нескольких полетов Никитин сказал, что я почти ничего не забыл.

— Прямо скажи, Николай, — потребовал я, — без всякой скидки на деревянные: пойдет у меня дело или нет?

— Пойдет, честно говорю, пойдет! — заверил Никитин. — Если хочешь знать, ты уже сейчас готовый летчик связи.

Но такая перспектива меня не устраивала. Оставаться летчиком связи в своем родном гвардейском полку я не мог, а покидать его мне не хотелось.

Майор Шварев, которому поручили «вводить меня в строй», усомнился в моих возможностях. Тогда моей летной подготовкой занялся старый балтийский летчик Лаврентий Порфирьевич Борисов. Помню, зашел он ко мне домой и, поздоровавшись, спросил без обиняков, могу ли я в случае штопора сразу снять ноги с педалей? Услышав этот деловой вопрос, я понял, что именно Борисов собирается сделать все для того, чтобы я снова сражался под гвардейским знаменем родного полка.

Начали мы с полетов на «ПО-2». Борисов учил спокойно, но взыскательно.

Вскоре я вылетел на «УТИ-4». В свое время я сам подготовил десятки летчиков на этом учебно-тренировочном истребителе.

Труднее всего было выдержать направление на пробеге. Ведь именно в этот момент ноги пилота должны обладать особой чувствительностью. Но и эту трудность Борисов помог мне преодолеть.

Следующим шагом были тренировки на самолете конструкции Яковлева. Через некоторое время я уже [49] выполнял на этой скоростной машине такие сложные

фигуры пилотажа, как штопор и бочку. Но летал пока с инструктором. И вот 7 июля 1944 года Борисов, наконец, разрешил мне самостоятельный вылет.

Я подошел к истребителю, схватился руками за борт, подтянулся и сел в кабину. Надел и закрепил парашют, застегнул шлем, включил радио и, настроившись на заданную волну, попросил разрешение на взлет.

— Какая превосходная сегодня погода! — сказал подошедший Борисов и вместо напутствия подал мне руку.

Я повел истребитель на взлет. Машина вела себя послушно. Вот уже и скорость нормальная. Беру ручку на себя, и истребитель легко идет вверх. Как хорошо в воздухе! Выполняю удачно все задание и веду машину на посадку. Это для меня самый ответственный момент. Вот уже машина коснулась земли и стремительно бежит по полосе. Неожиданно она начинает уклоняться в сторону, а я ничего не могу сделать. Самолет так и сошел с посадочной полосы, хотя, к счастью, не перевернулся.

Бледный сидел я в кабине, ожидая приговора.

— Как себя чувствуешь? — спросил Борисов.

— Ничего, — с трудом выдавил я.

— Полетишь снова, — сказал он спокойно.

Но вылететь в этот день не пришлось. Взглянув на хвост машины, Борисов заметил, что костыль не стопорится.

Так вот почему истребитель уклонился на пробеге! У меня сразу же отлегло от сердца. [50]

Победа

В погожие теплые июльские дни 1944 года летчики, инженеры, техники, мотористы помогали мне осваивать самолет «Як-7»; это было следующей ступенькой к еще более совершенному истребителю — «Ла-5» (на нем в то время воевали летчики моего полка). Вечерами, в часы отдыха, товарищи охотно рассказывали мне об особенностях истребителей, об их поведении в воздухе. Освоение «Як-7» шло быстро и успешно. За неделю я совершил до сорока вылетов. Все реже и реже подводила меня правая нога. Постепенно возвращалась так необходимая истребителю чистота пилотирования. И я видел, как вместе со мной этому радуются все мои друзья и особенно Лаврентий Порфирьевич Борисов.

Так проходили дни: с утра полеты, а вечером изучение нового типа истребителя. И вот инженер полка и Лаврентий Борисов приняли от меня зачет по «Ла-5». Полеты на нем велись так же интенсивно, как и на других машинах. Борисов понимал мое нетерпение скорее начать боевые полеты, сочувствовал этому, но, как и прежде, строго придерживался своего правила: точно, без пропусков выполнять всю намеченную программу освоения учебного «Ла-5».

Наконец и она завершена. На аэродром в это время [51] прилетел Сербин. Он долго беседовал с Борисовым. А затем последовала команда: подготовить боевой «Ла-5».

Друзья помогли сесть в кабину. Какой превосходный самолет! Первый раз я его увидел давно, из санитарного поезда, когда меня, больного, после врачебной комиссии везли из Ташкента в Алма-Ату. Он стоял на платформе — мощный и в то же время изящный. Мне захотелось выбраться из вагона и провести рукой по его полированным плоскостям, просто погладить их. Радостно было тогда, что в этот тяжелый период страна нашла силы и возможности создать такой истребитель. И в то же время я с горечью подумал: «А ведь мне на таком самолете летать не придется...»

И вот я в этом самолете. Обслуживает и готовит его к полету техник Брусницын — старый и давний мой товарищ, который готовил еще мою «Чайку» на аэродроме в Ханко.

Трудно вспомнить и передать все чувства, которые охватили меня тогда, перед самостоятельным вылетом на «Ла-5». Лучше приведу выдержку из письма, посланного мною семье:

«Только сейчас имею возможность сообщить о себе и о своих делах, — писал я 29 июля 1944 года. Раньше не мог, потому что это была только мечта. Даже лучшие друзья с сомнением качали головой, когда я намекал на то, что хочу снова летать и воевать. В Ленинграде встретил Сербин. Отправил в дом отдыха, где все тепло встретили. Сербин принялся устраивать меня на службу. Я был назначен начальником парашютно-планерной школы. Тут же мне готовили квартиру. Но идея у меня была другая: я хотел опять летать и работать в своем гвардейском полку. Вот эту идею и начал осуществлять. Ввиду того что в таком положении, как я, еще никто не летал, надо было специальное разрешение из Москвы. Это разрешение я получил. Затем практически приступил к тренировке в специальной части. Ко мне был прикреплен подполковник Борисов. Тренировки прошли хорошо, сейчас я уже летаю самостоятельно на самом современном истребителе. [52] Вчера мне прислали новый истребитель. Если бы вы только знали, что это за машина! Это — зверь. Да что я говорю — страшнее зверя, потому что у зверя зубы, а здесь пушки; мотор — две тысячи лошадиных сил... Дней через десять я улетаю на фронт, в свою старую часть...»

Итак, задание самое простое: два полета по кругу, а волнуюсь, пожалуй, больше, чем перед сложным боевым вылетом.

— Запускай! — командует Борисов.

Взревел могучий мотор.

— Выруливай!

Еще раз посмотрел на собравшихся товарищей и отпустил тормоз. Машина стремительно понеслась вперед.

Оба полета прошли удачно. Даже строгий Борисов поставил «отлично» и за взлет, и за расчет, и за посадку. Не скрываю своей радости. Тепло и сердечно поздравляют друзья. То и дело звучит слово «победа». Пожалуй, правы товарищи, которые произносят его. Для меня, да и для всего коллектива, который помогал мне встать на ноги, это серьезная победа. Ведь теперь я мог снова встать в ряды бойцов, бить врага — делать то, к чему стремился все эти очень тяжелые для меня месяцы.

Быстро завершена программа по технике пилотирования, назначен первый полет на воздушную стрельбу. Взлетел «Як» с конусом, за ним — я. Вот и зона стрельбы. Выхожу в атаку. Глухо рокочут пушки. Делаю второй заход. Только дал очередь — и конус «пополз», вся его хвостовая часть оторвалась. Что такое? «Наверно, — думаю, — порвался, и стрельбу придется повторить». Произвожу посадку. Борисов уже побывал у сброшенного «Яком» посреди аэродрома конуса. Подошел ко мне.

— Как стрелял?

— Первый заход нормально, а на втором только открыл огонь — и часть конуса оторвалась. Я перестал стрелять, и «Як» ушел.

— Все в порядке. Поздравляю! Не забыл, как стреляют. [53] В оставшейся половине конуса попаданий на две отличные оценки.

За стрельбами последовали учебные воздушные бои. Уже в первом бою Борисов дал полную нагрузку. Он применял все фигуры и заставлял меня действовать так, как в схватке с настоящим врагом. Бой длился не менее десяти минут и велся, как потом говорил Борисов, без всяких скидок. После последнего боя Лаврентий Порфирьевич с чувством удовлетворения заявил:

— Ну, Леонид Георгиевич, моя совесть спокойна. Ты снова готов для боя и, уверен, справишься с любым противником. [54]

До конца войны

Пришло разрешение перелететь в свой полк. Прощаюсь с товарищами. Даю газ и последний раз взлетаю с аэродрома, с которого я в 1941—1942 годах водил моих товарищей в бой на прикрытие «Дороги жизни» и города Ленина и который два года спустя стал для меня второй летной школой. Набрал высоту. Под крылом — курган у населенного пункта Выстово. Делаю традиционный почетный круг: здесь похоронены мои боевые товарищи. Беру курс на Ленинград.

Внизу раскинулись давно знакомые места. Ясный, солнечный день позволял хорошо различать каждый поселок, каждый мысок огромного Ладожского озера. Сколько раз я летал над этим районом, сколько боев проведено над Ладогой и ледовой трассой!..

Могучая машина быстро проносится над перелесками и озерками. Показался Кронштадт, а слева Петергоф. Здесь я прикрывал один из самых первых десантов, в котором балтийские моряки показали образцы отваги и мужества...

Вот и аэродром, на котором базировался мой родной гвардейский полк. Немного волнуясь, заходя на посадку. Но машина приземляется нормально. Вижу: отовсюду бегут матросы, офицеры. Жду указаний, куда рулить. Показывают к небольшому домику. [55]

На радостях, что я у себя, в своей полковой семье, «дал газок» и покатил к месту стоянки. Народу собралось много. Командир полка — старый друг и боевой товарищ Герой Советского Союза Василий Голубев — помог выбраться из кабины. Конечно, обнялись, расцеловались. Старые друзья хлопают меня по плечу, пожимают руки. Я от волнения забыл вытащить из кабины свою палочку. Кто-то это заметил, и скоро она была у меня в руках. Эта теплая встреча, внимание товарищей взволновали до слез.

Для меня, оказывается, и домик приготовили. Стоянку для моего истребителя около него оборудовали, так что мне не надо было далеко ходить. Больше того, через несколько дней, когда товарищи заметили, что, забираясь в кабину, я часто соскальзываю и падаю, начальник штаба дивизии Петр Ройтберг поехал со мной в Ленинград, к секретарю Ленинского райкома партии. Тот направился с нами на завод «Красный треугольник». Секретарь райкома рассказал на заводе обо мне и вскоре принес большой пласт каучука. Этот каучук мотористы быстро приспособили к ботинкам, и я уже не скользил, поднимаясь в самолет.

Эту заботу и товарищескую помощь я чувствовал всегда и везде, и в большом и в малом. Все помогали мне осуществить главное в жизни: сражаться за свою Родину, за свой народ. Вообще мое возвращение в строй было победой не только моей личной — это была победа всех, кто помогал преодолеть испытания, которые выпали на мою долю в эти годы. Если бы не помощь советских людей, с которыми мне пришлось в этот период столкнуться, летать снова мне бы не удалось.

Мое возвращение в строй было обусловлено многими причинами. Я думаю, что главная из них та, что на моем трудном пути меня всегда поддерживали товарищи. В помощи гвардейцев, в поддержке часто незнакомых людей черпал я энергию, силы, необходимые для того, чтобы, преодолев все, снова стать боевым летчиком.

...Новый «Лавочкин-5» создан для наступательного боя. Уже не помню, как получилось, но мне приказали [56] вначале провести тренировочный воздушный бой с начальником штаба полка — старым, опытным летчиком. Подполковник славился крепким здоровьем, и я изрядно поволновался, прежде чем вылететь: чувствовал — это проверка перед выпуском на боевое задание.

Мы разошлись и по приказу командира встретились над центром аэродрома. Начался бой, бой с перегрузками, со взаимным стремлением победить, с той неуступчивостью, которая характерна для каждого советского истребителя. Тактика начальника штаба состояла в проведении ряда отточенных фигур высшего пилотажа, позволяющих зафиксировать успех. Я мог в этом посостязаться с ним — ведь за моими плечами уже была большая школа. Однако смогу ли я соревноваться в перегрузках с

физически сильным начальником штаба? Нет, надо действовать иначе. В режиме набора высоты рванулся я за «противником». Подполковник попытался оторваться. Это ему не удалось. Он старался выйти из-под пушек, но не смог.

Начальник штаба полка был удивлен и, пожалуй, немного расстроен.

— Разве это бой? — говорил он, когда мы оставили машины. — Вцепился в хвост, как собака в штанину, и не отпускает. Надо, чтобы красиво...

— А по-моему, — ответил я, — дело не в том, чтобы красиво. Главное — победить противника.

— Правильно! — сказал Голубев, уже сбивший тридцать девять вражеских самолетов. — Блеск — дело парадное, а у нас война...

Помолчав, командир полка сказал убежденно:

— Ты подготовлен к бою, Леонид Георгиевич.

Как ждал я этих слов!.. С той минуты, когда Романенко тепло, но в то же время и твердо приказал мне сесть в самолет, идущий в Алма-Ату, и до этого дня не покидала меня мысль о возвращении в строй. И вот — цель достигнута.

В группе с несколькими молодыми летчиками перед линейкой истребителей, под знаменем с портретом великого Ленина, повторяю я за командиром слова гвардейской клятвы.

— Родина, слушай нас! — говорит Голубев. [57]

— Родина, слушай нас! — повторяем мы. — Сегодня мы приносим тебе святую клятву на верность, сегодня мы клянемся тебе еще беспощаднее и яростнее бить врага, неустанно прославлять грозную силу советского оружия...

...Я лечу в бой. Мне доверена охрана кораблей, идущих в Балтийское море, и в ушах еще звенят чеканные слова гвардейской клятвы:

«Родина! Пока наши руки держат штурвал самолета, пока глаза видят землю, пока в нашей груди бьется сердце и в жилах течет кровь, мы будем драться, громить, истреблять фашистских зверей, не зная страха, не ведая жалости, презирая смерть, во имя полной и окончательной победы над фашизмом».

...Нам приказали не отходить далеко от назначенного района. Однако когда в воздухе появились немецкие истребители, мы сразу пошли им навстречу. Расстояние стремительно сокращалось. Забило сердце от нетерпения, от жажды боя. Противник попался опытный и упорный: он не отворачивал до тех пор, пока не ощутил реальную угрозу столкновения. В тот миг, когда он отвернул, я открыл огонь. Фашист быстро повернул назад.

Прекрасный самолет был в моих руках! Высоту он набирал лучше любого фашистского истребителя, что позволяло навязывать врагу свою волю, быстро занимать выгодную позицию для удара. Можно было догнать врага, но мы не ушли от кораблей, — приказ, дисциплина требовали этого.

А потом — задание за заданием, и одно из наиболее сложных — полеты на разведку.

Служил в полку Сильвестр Бычков. За короткий срок он проявил себя бесстрашным мастером воздушного боя. И была у него еще одна профессия — воздушный разведчик. Самые дальние аэродромы врага исследовал этот славный летчик, иногда возвращался почти с сухими бензобаками. Часто разведку он начинал или заканчивал боем, поэтому на сопровождение Бычкова выделялись лучшие летчики.

Бычков молод. Когда я командовал эскадрильей, он у нас служил шофером и только мечтал пойти в летную [58] школу. Его мечта осуществилась. При поддержке товарищей он стал одним из лучших летчиков. И мне было приятно, когда в один из полетов на разведку он попросил послать для его прикрытия именно меня.

Мы взлетели. На небе ни одного облачка. Уже за много километров противник знал о нашем приближении. Но, видимо, гитлеровцы не думали, что в этот ясный, солнечный день разведчики решатся идти в глубокий тыл. Меняя курс и высоту,

всячески вводя в заблуждение вражеские посты наблюдения, мы приближались к цели полета — большому фашистскому аэродрому. Несколько раз нас обстреляли, но, применив противозенитный маневр, мы вышли из зоны огня. А вот впереди и аэродром. Охраняющие его батареи открыли огонь. Шапки разрывов все ближе.

С восхищением слежу за действиями Бычкова. Наши самолеты в сплошных разрывах, а он, выйдя на последнюю прямую, летит, как стрела, через центр авиационной базы. Вспоминаю слова клятвы: «Гвардеец может умереть, но должен победить». Радостно идти в бой с такими товарищами. Мне кажется, снаряд попал в его машину, но нет, он продолжает идти вперед, а я, осматриваясь, слежу за воздухом, чтобы в любую минуту отбить нападение «фокке-вульфов» на Бычкова. Когда мы на высоте тысячи пятисот метров завершили фотографирование, внизу на земле появились струйки пыли: это взлетали фашистские истребители. Но поздно. Мы возвращаемся домой.

В штабе ВВС, дешифровав пленку, приняли решение: нанести штурмовой удар по базе врага.

Оснащенные мощным оружием «Ильюшины» эшелонами поднимаются в воздух. Их прикрывают наши гвардейские «Лавочкины». Вместе с командиром я нахожусь в верхнем ярусе, в группе воздушного боя. Вот и береговая черта. Надо пройти над водой значительный участок. Маневрируя, осматриваем воздух. И вдруг появляются вражеские истребители. Они пытаются обрушиться на «Илы» со стороны солнца, но я вовремя увидел заходящий сзади фашистский самолет. Еще секунда, и моя машина, развернувшись, проходит над противником. «Фокке-вульф», строивший маневр [59] на максимальной скорости, не может выскользнуть из-под удара. После короткой очереди по фашистскому истребителю возвращаюсь на свое место, чтобы вновь при необходимости защитить «Илы».

Противнику не удалось прорваться к штурмовикам.

«Илы», охраняемые истребителями, летели вперед, на запад. Крыло в крыло с товарищами шел в бой и я.

До последних дней Великой Отечественной войны участвовали мы в боевых операциях.

Сбылась моя мечта — сражаться под гвардейским знаменем, встретить Победу в строю балтийских моряков-летчиков.

* * *

Окончилась война. Родина обеспечила меня всем необходимым. Но я не мог сидеть сложа руки. У меня еще были силы, знания, жизненный опыт. Товарищи опять помогли найти им применение. Иван Иванович Сербин, выросший до генерал-майора, заместителя командующего Военно-Воздушными Силами Краснознаменного Балтийского флота по политической части, услышал, что в Ленинграде решили восстановить аэроклуб. Нужен был человек на должность начальника. Когда ленинградские организации обратились в штаб с просьбой рекомендовать человека, знающего авиацию, обладающего определенными командными навыками и опытом, он сразу подумал обо мне: видимо, вспомнив свое первое предложение, высказанное еще при встрече после моего возвращения в Ленинград из Алма-Аты. И едва в нашем гвардейском полку закончилась боевая работа, меня вызвали в штаб ВВС флота.

Вначале разговор шел о жизни полка. Я пожаловался, что приходится очень редко летать. Сербин словно ждал этой «жалобы» и сразу уцепился за оброненную мною невзначай фразу.

— Да, да! Это правильно. Тебе сейчас следует летать больше. Кстати, и место соответствующее подвернулось. Ленинградскому аэроклубу нужен начальник. Надо учить летную смену, прививать молодежи любовь к авиации. Ты вполне подойдешь. И инструкторские навыки у тебя есть. Подумай. [60]

Я принял это предложение.

В июле 1945 года был подписан приказ о назначении меня начальником Ленинградского аэроклуба. В этот же день на стареньком «мерседесе», который Ройтберг еще во время войны выпросил для меня у начальника трофейного отдела округа, я приехал в Озерки, где расположился аэроклуб. Впечатление от первого знакомства с его хозяйством осталось, мягко говоря, не блестящее. В разговоре работники аэроклуба чаще всех других слов произносили одно — «нет». Не было материальной части, не было учебных пособий, не было запасных частей... Но у людей было главное — желание сделать все, чтобы аэроклуб работал. Даже старик сторож и тот уже при первом знакомстве намекнул:

— Молодежь все время крутится здесь.

— Что, озорует?

— Да нет! Спрашивает все, когда откроется аэроклуб. Лето ведь такое хорошее...

С первых дней пришлось работать, прямо скажем, с «фронтовой» нагрузкой и настойчивостью, сжимая время отдыха до предела. По существу, аэроклуб создавался заново. Приходилось обращаться за помощью на заводы, в авиачасти. Как правило, не отказывали и давали все, что мы просили. Так постепенно «обросли» хозяйством. Вместе с начальником штаба Петровым, тоже участником войны, составили планы занятий, набрали курсантов. В Москве получили два планера, и свои же курсанты, ранее бывшие планеристами этого аэроклуба и снова поступившие в него, перегнали их к нам в Озерки.

С каждым днем аэроклуб становился богаче. Развернулась интенсивная учеба. Быстро летело время. И вот настал день выпуска первой группы курсантов в самостоятельный полет. Сколько волнений и радости, настоящей, большой доставил он мне! Да и как не радоваться, когда молодые рабочие, служащие, студенты становятся «хозяевами воздуха», готовясь прийти на смену много выдавшим и пережившим на своем веку летчикам моего поколения.

И приятно сознавать, что сейчас немало питомцев [61] нашего возрожденного аэроклуба уже летают на современных скоростных самолетах, охраняя с воздуха границы нашей Родины...

Меня спрашивают иногда, где нашел я силы, чтобы преодолеть все невзгоды, выдержать все испытания и вернуться в строй. Я нашел их в ленинской партии, которая меня вырастила и воспитала. Я нашел их в нашем народе, который всегда помогал мне в трудные дни. Я нахожу их в сознании величия дела, на которое ведет нас партия, — дела построения коммунизма. Отдать этому делу все свои силы для меня святой долг коммуниста, гражданина Советского Союза.