

ВИКТОР СЕНЧА

ПОЗЫВНОЙ “МАРГАРИТКА”

Лётчик без неба не может. Потому что по-настоящему он бывает счастлив, только взмыв в бездонную синеву.

И. Леонов

Чем дальше от нас война, тем чувствительнее боль. Сильная, острая, почти неотступная. А ещё говорят, что время лечит. Может, и так, только однозначно *не излечивает*. Муки памяти неизлечимы. Именно память заставляет не только вспоминать, но и помнить, передавая пережитое от поколения поколению. Она – некий генетический код, позволяющий, опираясь на опыт предыдущих событий, избежать новых ошибок. А ещё – чтить героику ушедшего времени.

И самым надёжным звеном, таким мостиком между прошлым и будущим являются ветераны. Только из их уст можно узнать *истинную правду*. Ту, что позволяет отделить “зёрна от плевел”, увидеть “картинку” без всяких прикрас. Правда всегда одна. Тяжёлая ли, “неудобная” или страшная. Она бывает разная, но всегда лучше лжи. Потому что живуча. Рано или поздно сквозь позолоту сладкой лжи проступают беспристрастные пятна правдивых откровений, имя которым – рассказы ветеранов. Они-то и есть моменты истины, рождённые внезапным всплеском эмоций, желанием высказаться.

За одним из таких откровений я и отправился в город русских оружейников – Тулу. Поехать туда меня заставило желание познакомиться. Хотелось воочию увидеть того, кто в годы войны защищал родное небо под позывным “Маргаритка”. А ещё – поклониться ветерану опять же за небо – *мирное небо* над головой.

...Четвёрка “фоккеров”, в клочья разорвав пурпур закатного облака, с ходу кинулась в атаку. Ещё минуту назад небо было спокойным; где-то внизу догорал сбитый незадолго до этого “фокке-вульф-190”, нашедший свою смерть в глазнице одной из пушек юркого “лавочкина”. Позже он не раз будет вспоминать этот поединок, ставший для лейтенанта Леонова не “одним из”, а именно *тем боем*. Несколько минут, перевернувшие всю жизнь.

С парой “фокке-вульфов” столкнулись на выходе из квадрата “тридцать пять”, откуда, отфотографировавшись, уже взяли курс на базу. В этот раз Леонов шёл ведомым у командира эскадрильи, старшего лейтенанта Шестака. Настроение у обоих было отличное: аэрофотосъёмку провели без сучка и задоринки. Для Ивана этот вылет сегодня – шестой. Но он этого почти не замечал – *счастливые часов не наблюдают*. Сердце молоденького пилота заставляли биться чаще две лейтенантские звёздочки, полученные буквально несколько

дней назад. Ещё месяц-другой – и он, как и Владик Шестак, станет старле-ем. Кровь из носу, но будет комэском! Уже одно то, что лётчику не раз дове-ряли быть в небе командиром разведзвена, говорило о многом.

Тех первых “фоккеров”, мелькнувших сбоку, можно было и не беспоко-ить. От разведчиков в штабе с нетерпением ждали результатов фотосъёмки: где-то там, между Орлом и Понырями, отмечалось скопление вражеских эше-лонов. Главное – доставить фотоматериалы, а “фоккеры” – постольку по-скольку... Однако комэск и ведомый думали иначе. Для них фашист в родном небе – хуже красной тряпки для быка. Почти одновременно бросились в ата-ку на растерявшихся фрицев. Пушка Леонова оказалась точнее: несколько мгновений – и один из стервятников, загудев, устремился к земле. В небе ос-тались лишь клубы едкого чёрного дыма. Доигрался, милоч! Дай срок – ско-ро ни одного не останется!

Леонов взял штурвал на себя, ушёл вверх и в сторону. Напарника нигде не было. Не хватало ещё потеряться. А вот этого допустить никак нельзя – ве-домый обязан следовать за командиром; в противном случае подвергаются опасности оба. Он повернул голову в сторону и... увидел ещё одно звено “фоккеров”.

Вражеские истребители действовали нагло, словно отработывали манёвр во время тренировочного полёта. Ловко взяв русского в “клещи”, стали по-очерёдно поливать свинцом. Не спеша, прицельно, с пристрелочкой. Куда денется – ведь, по сути, смертник... Мысленно ругая себя за то, что так глу-по подставился, Леонов изо всех сил пытался сопротивляться. Он кидал ис-требитель то в одну сторону, то в другую, пытаясь вырваться из западни. Но фрицы своё дело знали, самолёт сотрясался от ударов вражеских пуль. И всё же “ястребок” держался.

Внезапно лётчик почувствовал запах гари. Самый страшный из всех, ка-ких бояться пилоты. Гарь – это запах беды. Достали-таки... Бросил самолёт влево, чуть вверх и вправо, снова влево... “Фоккеры” напирали. Наваливать-ся сворой на одного – излюбленная тактика фрицев – не любят рисковать. Зато под сурдинку расстрелять “одиночку” – нет лучше забавы... Леонов по-нимал, что шансов выжить мало, однако продолжал отстреливаться и манев-рировать. Пока жив – просто так сбить себя не даст! Если б не эта гарь и... плечо. Что-то с плечом, вернее – с левой рукой. Она, вдруг сделавшись чу-жой, безжизненной плетью сползла с сектора газа. От плеча до кончиков паль-цев куда-то всё пропало. Вместо руки... некая пустота. Левый бок сделался мокрым и липким. Видимо, всё-таки ранили, мелькнула мысль. Отлетался...

Есть в экипировке лётчиков одна вещь, которую они сильно недолюблива-ют. Вернее – *любят, ненавидя*. Это парашют. Шёлк и стропы для пилота – знак беды. То, к чему приходится прибегать в случае крайней опасности. Если, ко-нечно, успеешь и достанет сил. Отсюда такая странная любовь сквозь слёзы.

Фрицы напирали, расстреливая советский истребитель в упор. Из-за по-тери управления влево самолёт постепенно входил в “спираль”: хочешь – не хочешь, выход один – прыгать!

Леонов решил на самое опасное. Если при резком сбросе газа приот-крыть козырёк кабины, произойдёт следующее: самолёт, “клюнув” носом, на-клонится вперёд, что даст возможность потоку воздуха швырнуть плексиглас назад. Вслед за ним выпрыгнет и сам. Тактика, выработанная ценой сотен жизней. В глазах начинало темнеть – сказывалась потеря крови, – но голова работала чётко. Быстро открыл козырёк кабины, впустив струю прохладного воздуха. На секунду стало легче. Но только на секунду. Пламя от горящего мо-тора из-под приборной доски устремилось через кабину наружу. Задымилась перчатки, огонь лизнул щёки. Запахло палёным. Случилось самое страшное: лётчик начал гореть заживо...

Впоях забыл отстегнуть шлемофон. Схватил рукой кольцо парашюта, потом правой ногой сильно оттолкнул штурвал и... потерял сознание.

Разбудить способен не только громкий крик или сильный шум – проснуть-ся можно и от шёпота. Или... от тишины. Лейтенант Леонов стал различать рёв моторов круживших над ним “фоккеров”. Левая рука беспомощно болталась; весь бок был залит кровью, с неживой кисти часто капало... С головой тоже творилось что-то неладное. Немного мутило. То ли от потери крови, то ли...

Ну да, теперь всё ясно: после того как истребитель “клюнул”, его выбро-сило из кабины вслед за плексигласовым колпаком, предварительно ударив

головой о стабилизатор. Всё из-за того, что забыл отстегнуть шлемофон. И как результат — сотрясение мозга. Потому-то ничего не помнит: ни как вываливался из кабины; ни как распускался, извиваясь, парашют; и уж тем более не видел, куда занесло разваливающийся горящий самолёт... Попробовал крутануть головой, но в левом плече так резануло болью, что вырвался стон.

До земли оставалось не больше тысячи метров, когда вновь напомнили о себе “фоккеры”. После войны все эти “герои” — хартманны, ралли и рудорфферы — будут уверять доверчивых дамочек, что воевали, соблюдая негласный рыцарский кодекс чести, и что сбитых ими русских пилотов не расстреливали. Врали, расстреливали! И добивали раненых на земле. Из всех пулемётов. Как говорится, каков вождь — таково и племя. Даже добывая, гитлеровцы сбивались в стаю, чтоб каждый потом мог увеличить свой личный счёт сбитых им самолётов.

По истекшему кровью сбитому русскому били из всего, что у них имелось. Вскоре на куполе зазияли дыры — одна, вторая, третья... Каждая такая дырочка существенно ускоряла скорость приземления, и без того немалую... От резкой боли в ноге едва вновь не потерял сознание. В сапоге стало влажно. Неужели задели? Как теперь приземляться?

По всему выходило, “фрицы” решили добить пилота в воздухе. Откуда-то сбоку усилился гул “фоккера”: сблизившись, немец задумал пройтись крылом по стропам. В натянутом состоянии стропы очень хрупки, не крепче струн. Резкий удар — и лопнут, как на гитаре. Первая попытка закончилась промахом — самолёт ушёл на несколько метров выше. Да и со второй, похоже, у фрица вышел конфуз. Хотя... Несколько строп бессильно повисли лапшой. Может, перебило пулями? Но думать о чём-то уже не было ни сил, ни времени...

— “Маргаритка”, приём! — неслось в опустевшем эфире. — Ответь, “Маргаритка”!..

* * *

... Хозяин встретил меня с гармонью в руках. Вернее — в руке, правой. Пустой левый рукав по привычке был заправлен под ремень. Он уже давно научился обходиться одной правой. Подумаешь, гармонь, если этой же правой заставил подчиниться штурвал самолёта. И не только. Опять же одной правой научился бить врага. Потом ею же колол дрова, сажал деревья и качал детей. Когда у человека душа, что небесная синь, любовь к жизни способна победить и не такое...

В лётчики он пошёл почти случайно. Но кто из мальчишек не мечтает о небе?! Бредил высотой и юный Ваня Леонов, ученик брянского ФЗУ. И однажды оказался в аэроклубе Осоавиахима. Хотя всё едва не закончилось, так и не начавшись: юнца чуть не скосили эскулапы медицинской комиссии. Из-за маленького роста фэзэушник не подходил для настоящего “летуна”. Пришлось упрашивать долговязого товарища, который и предстал перед докторами вместо Вани.

Всю зиму курсанты изучали теорию, но как только зазеленела трава, начались первые полёты. Поначалу, конечно, с инструктором. Самолёт У-2 — учебный, поликарповский, довольно простенький. Словом, не невесть какой, но всё же самолёт. Ведь при желании можно разбиться, грохнувшись с табуретки. Небо — великий волшебник: кто познал его чарующую тайну, останется заколдованным навсегда. Первый полёт изменил жизнь: отныне Иван Леонов не представлял себя без неба.

Один из ноябрьских дней Леонов запомнит навсегда: ему доверят подняться в воздух самостоятельно.

“... Я попросил разрешения на взлёт поднятием правой руки вверх, — вспоминал Леонов. — Стартёр бойко дал отмашку, я стал плавно увеличивать обороты двигателя, одновременно отдавая ручку “от себя”. Самолёт пошёл на разбег, хвост поднялся до горизонта, плавно взял ручку “на себя”.

Земля внизу покачнулась, побежала назад. Самолёт всё легче подбрасывает на неровностях зелёного поля. Впереди — синяя линия горизонта, выше которой — прозрачное небо. На штурвале — только моя рука, инструктор на земле, самолёт скользит по воздуху... Немного выдерживаю машину без

набора высоты, набирая нужную скорость, затем плавно перевожу на подъём, и самолёт заметно удаляется от земли. Душа поёт, хочется кричать: “Лечу! Лечу!” Но голос мой никто не слышит...”

Небо приняло в свои объятия русского парня Ивана Леонова. Дело осталось за малым — не подкачать...

В феврале 1941 года весь выпуск брянского аэроклуба был направлен на учёбу в Армавир, где располагалась истребительная школа пилотов. Именно там формировались легендарные “соколы”...

* * *

Война застала Леонова под станицей Семёновской, в летних лагерях.

Из книги “Назван человеком из легенды”: “Был прекрасный воскресный день, все курсанты отдышали, некоторые приволили своё обмундирование в порядок. Я расположился около душевой, усердно натирая щёткой хлопчатобумажную ткань, удаляя тем самым жировые пятна с её поверхности. Вдруг чей-то неистовый крик прорезал тишину лагеря: “Война! Началась война!” ... Моё сердце как-то тревожно забилося, инстинктивно почувствовав что-то страшное и неприятное. Первое время я даже не знал, как себя вести в таких случаях, ведь с войной я столкнулся впервые... Дело это сложное, особенно если ты молодой воин: будешь весел — могут заподозрить в нехорошем, а будешь грустным — подумают, что ты испугался”.

В конце июля курсант Леонов совершил последний полёт на учебном самолёте УТИ-4 и вместе с остальными сослуживцами был отправлен в боевой полк. Каково же было удивление молодых лётчиков, когда выяснилось, что воевать придётся... в Монголии.

А страна обливалась кровью. Несмотря на то, что ценой сотен тысяч жизней советских людей гитлеровский план “Барбаросса” потерпел крах, враг упорно рвался к Москве и “колыбели революции” — Ленинграду. По сути, на Советский Союз навалилась вся Европа. Это потом, после мая 1945-го, все в один голос заговорят, как они самозабвенно боролись с фашизмом. Но приходится признать: кричали все, а вот боролись единицы. Остальные же валялись в ногах германских нацистов и, подобострастно виляя позвоночником, были счастливы выслужиться перед фюрером. И так продолжалось до тех пор, пока доблестная Красная армия сначала не щёлкнула коричневую гадину по носу под Москвой, а потом, пнув под зад на Курской дуге, не погнала в собственное логово. За давностью лет многое забыто, но только не это. Войну мы помним и чтим...

Из дневника начальника Генерального штаба вермахта генерала Гальдера: “Потери в Польше — 16,5 тыс., во Франции — 23 тыс., к 30 июля 1941 года на советском фронте — 320 тыс., или 10% всего личного состава, к 13 ноября 1941 года 700 тыс., или 20%”.

Ещё одно воспоминание — на сей раз гитлеровского генерала фон Клейста: “Поведение русских войск даже в первых боях находилось в поразительном контрасте с поведением поляков и западных союзников при поражении. Даже в окружении русские продолжали упорные бои. Там, где дорог не было, русские в большинстве случаев оставались недосягаемыми. Они всегда пытались прорваться на восток...”

Очень быстро фрицы (именно так гитлеровских солдат прозвали наши солдаты) поняли, что заглотили кусок, который вряд ли смогут проглотить.

Из доклада германского командования группы армий “Юг”: “... Силы, которые нам противостоят, являются, по большей части, решительной массой, которая в упорстве ведения войны представляет собой нечто совершенно новое по сравнению с нашими бывшими противниками. Мы вынуждены признать, что Красная армия является очень серьёзным противником...”

Да, были ещё поставки по ленд-лизу, за которые, к слову, Советский Союз платил звонкой монетой — тоннами чистого золота самой высокой пробы. Помощь союзников была особенной — в соответствии с англо-саксонским характером, то есть с элементом откровенного мухлеза. А если назвать вещи своими именами, то союзнички делали следующее: а) стремились как можно больше обогатиться за счёт войны и б) не дать “дядюшке Джо” (то есть Сталину) стать сильнее, чем “дядюшка Сэм”. Принципы, которым следовали

Соединённые Штаты и их западные друзья-приятели как в Первую, так и во Вторую мировую войну.

Взять хотя бы танки. Все “стюарты”, “шерманы” и “гранты”, посылаемые на театр военных действий, были исключительно лёгкими и средними. И в этом была загвоздка. Начиная с 1942 года, стратегия успеха Красной армии во многом определялась результатами танковых сражений. Роль союзных танков в этих сражениях была сведена на нет. Требовались **тяжёлые танки**. Именно их и выпускала отечественная промышленность. От союзников же поступил всего *один (!)* тяжёлый танк М-26 (“Першинг”), который занял достойное место... в музее подмосковной Кубинки.

Теперь о самолётах. Их тоже поставляли. Как и танки – в ограниченном количестве и лишь с середины войны, когда стало окончательно ясно, чем всё закончится. В основном, истребители – американские “аэрокобры” и “кингкобры”; а ещё английские “спитфайеры”. Зато с поставками бомбардировщиков, в которых так нуждалась Красная армия, дело не ладилось. Мало того, “друзья” наотрез отказались поставлять новые стратегические бомбардировщики Б-17, Б-24 и Б-29.

Как видим, надеяться на “заокеанского дядюшку” не приходилось. Впрочем, русские не привыкли надеяться на какого-то, кроме как на себя.

Иван Леонов вместе с товарищами день и ночь готовился к войне. Тем более что она уже шла.

Лётчиков готовили основательно. Времени не было, враг уже не первый месяц топтал родную землю. Летали не только днём, но и ночью. И это для новичков было в новинку. Но, скрипя зубами, пилоты желали только одного: как можно быстрее оказаться на фронте. Там, где в русском небе гудели фашистские стервятники.

А время шло. Дни, недели, месяцы...

– Именно там, в Монголии, я сбил свой первый самолёт, – рассказывает Иван Антонович.

– В Монголии?! – удивляюсь я. – А где там немцы-то? До линии фронта – ого-го...

– А про японцев забыли? Те ещё были стервятники. На Забайкальский фронт нас перевезли из Армавира. Помню, прибыли в солдатских шинелях, даже без сапог – в обмотках. Зелёные были, рвались на фронт. Воробьи! У самих налёту – не более десяти часов. Потом перекинули в Монголию. Начинать служить в первой эскадрилье пятьдесят шестого истребительного полка. Месяца два почти ничем не занимались, поднялись в воздух уже с наступлением зимы. Всё изменилось после приезда к нам командующего ВВС фронта полковника Изотова. Построил нас на плацу, взглянул и... распустил. Потом пригласил отцов-командиров и приказал из “партизан” сделать бойцов Красной армии. Вскоре в полку появились самолёты И-16, так называемые “ишачки”, а также сто пятьдесят третьи – “чайки”. Настоящая подготовка началась, когда меня перевели в двадцать второй истребительный полк, расквартированный в Томцак-Булаке. К весне уже вовсю летали. Много занимались – стреляли по щитам, имитировали воздушные бои. Был использован японский опыт: несмотря на то что стреляли холостыми патронами, в обойме из десяти патронов находился один боевой. Так что ухо держали востро – понимали, что всё очень серьёзно. И вот однажды я сбил японский самолёт...

– А что там было нужно японцам?

– Их основной задачей являлась разведка. Мы контролировали Монголию, а они имели виды и на Монголию с Маньчжурией, и на советский Дальний Восток. Поэтому над расположением наших частей стали появляться японские самолёты-разведчики. Летали высоко, не ниже пяти тысяч метров, зенитками не достать. Проводили аэрофотосъёмку. У нас же в то время имелась одна секретная новинка – так называемые “аэродромы подскока”. Создавались специальные тоннели на длину взлётной полосы, накрытые сверху либо маскировочными сетями, либо щитами. Именно там в полной боевой готовности стояли истребители, способные взлететь наперехват. Ждали команды. Смысл затеи: самолёты могли осуществить быстрый взлёт. И вот однажды я и мои товарищи – Самтохин и Шестак – находились на дежурстве. Перед нами стояла задача – не допустить на территорию японских разведчиков, а при их появлении – уничтожить. Вдруг видим – неприятельский самолёт. “Мицубиси-00”, их ещё называли “зеро”. Хорошая машина – очень маневренная,

с мощным двигателем. Хотя по скорости наши “чайки” не уступали. Взлетели всем звеном. В запале я на японца истратил весь боезапас. Потом гляжу – задымил и, гудя, поплёлся к земле. За него получил свою первую награду – медаль “За отвагу”. Правда, вручили её мне уже на Курской дуге. К слову, Ваня Шестак за тот же самолёт получил орден Красной Звезды.

* * *

В декабре 1942 года полк, в котором служил Леонов, был переведён в Горьковскую область, в Арзамас. Именно здесь формировались истребительные полки, направляемые на фронт. Лётчики уже освоили “ишачки” и “чайки”; теперь им предстояло изучить новую машину – Як-7.

Об этом истребителе Леонов отзывался так: **“Разница в пилотировании самолёта И-16 и Як-7 огромна. Поведение самолёта И-16 в воздухе можно приравнять к маневренной ласточке, а поведение истребителя, для освоения которого мы совершали полёты на учебном самолёте Як-7, – к вороне”**.

Тем не менее, и на “вороне” пилота Леонова заметили. Вскоре как одного из лучших лётчиков его перевели в отряд перегонщиков самолётов с местного авиазавода в маршевые полки. К тому времени в советских ВВС появились отличные истребители – ЛаГГ-3 и Ла-5. Пилоты перегоняли самолёты из горьковской области, где собирали ЛаГГ-3, в Подмоскowie. В один из дней, находясь на подмосковном аэродроме, Иван Леонов совершил свой первый подвиг.

Всё было как всегда. Новенькие ЛаГГ-3 перегоняли в 16-й истребительный авиационный полк ПВО Москвы. Внезапно во время полёта Леонов сначала почувствовал непривычную тряску, потом услышал посторонний шум в моторе, какие-то перебои. В сердце красавца “лавочкина”, догадался он, имелись явные неполадки. В какой-то момент стало не по себе – такое случилось впервые. Попробовал снизить обороты – тряска и шум пропали; увеличил – вновь появились. Что-то, видать, с нагнетателем, промелькнула мысль...

– В тот день я очень осерчал, – вспоминает Иван Антонович. – Мне показалось, что к самолёту никто не прикасался, и в мотор даже не заглядывали. Решил испытать сам. Поэтому и взлетел. Четыре, пять тысяч метров... Мотор работал ровно, чистенько. Молодец, не подвёл. Доложил на землю: так, мол, и так – всё нормально, прошу разрешение на посадку. Сел. И не успел снять шлем, как слышу: “В воздухе немецкий самолёт-разведчик! Приказ: атаковать и сбить!” Хорошенькое дельце – атаковать и сбить! Да я ещё в небе и немца-то никогда не видел. Но приказ есть приказ. Взлетаю, набираю высоту. Дело в том, что немецкие разведчики летали на высоте не ниже пяти тысяч метров – на высоте, которую наши ЛаГГи брали запросто. Вижу: восемьдесят восьмой “юнкерс”. Беру выше, начинаю готовиться к атаке. Понимаю, что противник серьёзный: четыре крупнокалиберных пулемёта, экипаж из нескольких человек. Но и у меня кое-что имеется, например, мощная пушка “ШВАК”. Иду снизу в атаку. Нахожу фрица в прицеле, жму на гашетку. По неопытности увлёкся и... шоркнул немца крылом. Потом на крыле моей машины механик обнаружит содранную краску с “юнкерса”. Ухожу в сторону. Делаю круг... Смотрю: фашист как летел, так и летит. Атакую с другой стороны, бью из всего, что есть. Уходя, краем глаза увидел парашютный купол – один, потом второй. Только тогда понял: в тот день фортуна оказалась на моей стороне. Дымящийся немецкий самолёт упал где-то за Москва-рекой... Заруливаю на стоянку. Как встретят – не знаю. А на земле уже все ликуют! Ближе к полудню выстраивают полк, перед личным составом выходит заместитель командующего 1-й Воздушной армией Андрей Борисович Юмашев. Тот самый легендарный Юмашев, который летом 1937 года вместе с Грозовым и Данилиным на АНТ-25 совершил мировой рекорд дальности полёта по прямой по маршруту Москва – Северный полюс – Сан-Джасинто. Красавец-мужчина, на груди которого сиял орден Красного Знамени. Выступив перед лётчиками с краткой речью, Юмашев подошёл ко мне:

– Ну что, герой! Этот орден я заработал в небе Испании. Теперь он – твой! Молодец, Леонов! – И, сняв орден со своей лётной куртки, прикрепил его мне на грудь...

... Как его тогда вытаскивали из болота — помнил с трудом. Сильно мутило, хотелось пить. Сознание то покидало, то опять возвращалось. На телеге, куда тяжелораненого положили подбежавшие солдаты-санитары, лежали ещё двое. Потом куда-то везли. Как показалось, долго. Каждая яма и кочка отдавались сильной болью во всём теле. Иван начал стонать, удивляясь спокойствию тех, кто лежал рядом. (Позже узнал, что вместе с ним везли убитых.) Уже на подъезде к медсанбату услышал над головой залпы “катюш”: в сторону противника летели тонны раскалённого металла.

— Свои... — И потерял сознание.

... Елецкий госпиталь разместился в одной из местных школ. Впрочем, Леонову сейчас было всё равно. Его жизнь буквально висела на волоске. Состояние раненого, по вердикту врачей, было тяжёлым. За каких-то несколько дней его здесь прооперировали трижды. После многочисленных наркозов Иван чувствовал себя отравительно, поэтому мысленно прощался с жизнью.

Всё то время, пока раненого лётчика спасали в госпитале, рядом с ним находилась одна женщина. Поначалу он её вроде как и не заметил. Но только поначалу. А потом быстро понял: именно эта хрупкая женщина, работавшая в госпитале буфетчицей-хлеборезкой, и выходила его после всех операций. То принесёт оздоровительный бульончик, то какой-нибудь сироп, то настоящий на травах чай или домашнее варенье. Звали спасительницу Полина Потаповна Голышкина. На всю жизнь запомнит Ваня Леонов ту, которая заменила ему в госпитале родную мать.

Когда за ним прилетел самолёт (Леонова переводили в один из подмосковных госпиталей), лётчик, прощаясь, решил как-то отблагодарить женщину.

— Спасибо за всё, дорогая Полина Потаповна, — сказал он, обняв женщину. — Выходили меня. Даже не знаю, чтобы делал без вас... Может, и не выкарабкался бы.

— Эх, Ваня, — вздохнула та. — У меня ведь такой же сын, как ты. Твоих лет, тоже лётчик. Вдруг и он окажется в госпитале, глядишь, и за ним кто-то будет ухаживать. Война ведь...

— Вот, возьмите, — протянул он “спасительнице” пачку ассигнаций. — Мне они ни к чему, у меня же лётный паёк, а вот вам деньги пригодятся. Ещё раз — спасибо, спасибо за всё!

— Что ты! — замахала руками Полина Потаповна. — Разве я тебя ради денег выхаживала?!

И то правда... Иван смутился. Пока он лежал в госпитале, у него скопились “немалые деньжищи”, в том числе так называемые “лётные”. Несколько тысяч рублей — целое состояние для холостяка! Но куда они ему? Вот и хотел отблагодарить прекрасного человека. Только быстро понял: благодарность благодарности рознь. Иногда доброе слово ценнее любых денег...

А потом был полёт...

В последнее время Леонову как-то особенно везло на хороших людей. Причём без какого-либо труда с его стороны — хорошие люди, как ни странно, находили его сами.

Госпиталь, в котором на этот раз оказался лётчик, разместился в одном из корпусов Тимирязевской сельхозакадемии. И вновь палата для тяжелораненых. Дня через три-четыре в палату вошли супруги Круковские — преподаватель академии Анатолий Иванович Круковский и его супруга Мария Сергеевна. Обаятельные люди, в семье которых не так давно произошла трагедия: чета потеряла сына-подростка. И вот теперь супруги помогали выхаживать раненых.

Между тем состояние здоровья Леонова оставляло желать лучшего: по всему выходило, начиналась гангрена. Высокая температура, лихорадка — всё это не предвещало ничего хорошего. Госпиталь есть госпиталь. Вместе с рукой Леонов лишился и левой лопатки. Всё тело изрыли осколки. И вновь одна операция за другой: врачи не могли оставить без внимания засевшие в теле куски металла. Подключив все свои связи, супруги Круковские добились перевода Леонова в подмосковный авиационный госпиталь. Главное — остался жив...

В авиационном госпитале произошёл не менее интересный случай. Месяца через два после поступления туда Леонова на соседнюю койку привезли тяжелораненого лётчика. Звали пилота Костя Голышкин. У парня оказалось серьёзное ранение в позвоночник. При спуске с парашютом в него выстрелил автоматчик — и не промахнулся. Трагизм ситуации заключался в том, что, во-

первых, стрелок оказался своим (открыл огонь, приняв парашютиста за фрица); и, во-вторых, одна из пуль задела спинной мозг. У бедолаги оказались парализованными ноги. Кроме того, он испытывал сильнейшие боли. Чтобы не кричать по ночам и не мешать отдыхать раненым товарищам, Костя перед сном просил ребят покрепче скручивать полотенце, чтобы потом его закусывать зубами. Так со слезами на глазах и мучился ночи напролёт. Помочь чем-либо парню не было никакой возможности, разве что поправить подушку или принести воды...

Однажды Ивану доставили из Ельца посылку. Как выяснилось, от Голышкиной Полины Потаповны. В ответ он решил написать женщине благодарственное письмо. Сочинил быстро; на треугольнике начеркал адрес: г. Елец Орловской области, ул. Комсомольская, Голышкиной Полине Потаповне. Готовое письмо положил на тумбочку и стал ждать “почту” – молоденькую девчонку-библиотекаршу, которая ведала всеми письмами.

И вдруг через какое-то время услышал крик Кости с соседней койки:

– Зачем ты матери моей написал?! Она ничего не должна знать о моём ранении, слышишь, ничего!

Иван непонимающе моргал глазами. А когда понял – всё рассказал: и как умирал в госпитале, и как его там выходила добросердечная женщина... Оказывается, мир очень тесен: Полина Потаповна оказалась матерью Кости.

– Так мы же теперь – братья! – крикнул Костя.

– Конечно! Братья!!!

И лётчики обнялись...

* * *

Когда на фронте гибнет человек – в отношении него всё понятно: смерть лишает тревог, забот и бессонницы. Даже тело – и оно принадлежит другим: бойцам похоронной команды. Другое дело – тяжелораненый. Для такой жизнь (порой – не только фронтовая) в мгновение ока разделяется на две половинки – **до ранения** и **после**. Когда раненого отправляют домой – это одно: хочешь – не хочешь, нужно привыкать к новой жизни без войны. (Хорошо, если ходишь на своих двоих.) А вот при возвращении в строй – тут свои проблемы. Был, скажем, лучшим разведчиком, а из госпиталя росчерком пера – прямехонько в кухонные подсобники. Или когда лётчика-истребителя отправляют каким-нибудь наземным корректировщиком целей.

Нечто подобное случилось и с Леоновым. Выкарабкался и, в результате, – начальник станции наведения. Обидно до слёз! Лучше б погибнуть в бою... С другой стороны, ещё как посмотреть, успокаивал он себя. Ведь могли вообще комиссовать. Выходит, не зря строчил рапорты, прося оставить в авиации. Оставили. Только что толку! Какая же это “авиация”, если ползать по земле?! Нет уж, не на того напали! Он обязательно будет летать! Дай срок...

Но при всём неодолимом желании Леонова вырваться в небо имелось одно существенное “но”: у него не было руки! Можно сколько угодно мечтать, рассуждать, обивать пороги, но руку никак не вернёшь. Однорукий лётчик – это что-то из области фантастики. Если хотите – страшного кошмара: и сам погибнет, и людей угробит. Аксиома. Что такое аксиома, Леонов знал, не зря с детства любил технику и математику. И прекрасно понимал, что летать без руки ему никто не разрешит. Впрочем, понимал и другое: без авиации для него нет жизни. Следовательно, нужно не мечтать, а действовать!

И он стал изобретать... новую руку. Хотя то, что родилось в его отчаянной голове, вряд ли можно было назвать “рукой”. Однако был уверен: это единственный шанс подняться в небо.

Но для начала следовало добиться перевода в лётную часть – туда, где самолёты, лётчики и ежедневные полёты. Как ни крути, без разрешения командующего армией никто шагу сделать не даст. В ту пору командующим 1-й Воздушной армией был легендарный Михаил Михайлович Громов. Тот самый “чемпион”, установивший мировой рекорд дальности полёта по прямой. За глаза генерала Громова подчинённые звали почти ласково – Михал Михалычем. Просто потому, что сильно уважали. Другое дело, что попасть на приём к командующему было не так-то просто – субординацию никто не отменял. Леонов ничуть не сомневался: прими его Громов, уж он сумел бы доказать

генералу необходимость в небе себе подобных. Пусть даже если будет летать не на истребителе, а на каком-нибудь фанерном самолётике рангом ниже – том же “поликарпове”...

На всякий случай, подстраховался – передал начальнику штаба Воздушной армии Пронину письмо от родной сестры того с просьбой помочь искалеченному лётчику. Но вышло так, что в присутствии Пронина Леонова принял сам Громов.

Из воспоминаний Ивана Леонова:

“Кабинет у командующего воздушной армии размещался в огромной горнице, где когда-то сельские парни и девчата отплясывали смоленского “гусачка”. Вся обстановка кабинета состояла из длинного стола и ободранных стульев. На стене висела огромная карта района, на которой жирной линией был отмечен фронт. На другой стене висела карта Советского Союза, флажками командующий отмечал наступление наших войск на всех фронтах. Сам командующий показался мне непомерно высокого роста. Одет он был не по форме: на нём была лёгкая лётная куртка с замком “молния”. Воинственное лицо было приятным и нестрогим. Я и раньше видел командующего, но так близко, лицом к лицу мы не встречались. Ещё с порога я заметил, что на лице командующего застыла хорошая улыбка, это приободрило меня. Первым вопросом командующего было:

– Значит, летать желаете? Это похвально.

– Очень хочу, товарищ командующий!

– Всё это хорошо, но только непонятно, как вы будете газом управлять на самолёте? Руки-то у вас нет?

– Если будет разрешение, то можно приспособить газ на штурвал, как у мотоцикла, – неуверенно проговорил я.

– Это – мысль! – одобрительно проговорил командующий.

– Михал Михалыч! – послышался голос генерала Пронина. – Не слушайте его бредни, пусть-ка он идёт в штаб, мы ему найдём по душе работу!

Такого удара я никак не ожидал услышать от своего “покровителя”, поэтому я просто опешил от неожиданности.

– Нет, вы просто плохо знаете психологию лётчика, – отвечал Громов. – Настоящий лётчик готов пожертвовать чем угодно, но только не лётной работой, он не перестанет думать о лётной работе, пока живёт на этом свете”.

Разрешение о переводе в лётную часть было получено. Как там у Суворова? “Смелость города берёт?..”

А теперь – вновь о “руке”. Что это должна быть именно “рука”, то есть приспособление, прикрепляемое к самому лётчику, Леонов ничуть не сомневался. Не изменять же конструкцию кабины самолёта под нужды одного лётчика! Тем более что он уже давно всё обдумал. На левое (пустое) плечо – ремень; к ремню – дюралевый протез, конец которого ложился на сектор газа. Лёгкое движение плечом – и полетели! По крайней мере, на “поликарпове” он сможет летать запросто...

По-2 – самолёт-биплан. Он чем-то напоминал “кукурузник”, только был много проще. Во время войны перевозил почту, грузы, людей – всё лежало на этом неприметном тудяге неба. Командир 33-й эскадрильи связи капитан Романов от идеи Леонова посадить его с одной рукой в кабину самолёта только поморщился. Однако о прибытии орденоносца уже был извещён из штаба армии; знал, что тот героически воевал, был тяжело ранен и страстно желал летать. Теперь командира эскадрильи следовало убедить, что с одной рукой летать можно. И Леонов Романова убедил!

Поначалу однорукому пилоту доверяли лишь перевозить почту; но, присмотревшись, пришли к выводу, что Леонов – прекрасный лётчик, и от остальных почти ничем не отличался. Постепенно стали отправлять за линию фронта...

Говоря о том, что полёты на По-2 были скучными и однообразными, Иван Антонович явно лукавил. Фашисты ненавидели эти “небесные тихоходы” – всем было известно, какую важную работу выполняли эти “фанерки”. Поэтому, завидев их в воздухе, безжалостно расстреливали. Выживали лишь счастливицы или мастера-хитрецы. Леонов относился к последним – не зря был лётчиком-истребителем.

Но было ещё одно слабое звено “фанерок” – их малая высота полёта. При меткой стрельбе самолёт мог оказаться жертвой любого автоматчика или

снайпера. Возвращаясь однажды из партизанского отряда, леоновский По-2 был обстрелян с земли вражескими автоматчиками. В результате, самолёт получил многочисленные повреждения, а лётчик – ранение в ногу. Рана оказалась лёгкой – сквозное левой голени, но кровь лилась ручьём, а штурвал не бросишь и жгут не затянешь. В сапоге захлопало; от потери крои закружилась голова. Еле дотянул до линии фронта, приземлился на какой-то площадке в расположении наших войск. А в родной эскадрилье его уже вычеркнули из списков части...

Из воспоминаний Михаила Михайловича Громова:

“На Западном фронте я познакомился ещё с одним удивительным человеком – И. А. Леоновым, грезившим авиацией и просто не мыслящим себя не лётчиком. Паренёк из Орловской области, из небольшой деревушки, затерянной в лесу, совершил во время войны подвиг, равного которому нет в мире. Если страсть и увлечённость присущи человеку с большим характером, он преодолевает все преграды, стоящие на пути к осуществлению его мечты. Именно таков Иван Антонович Леонов”.

... Дело было под Минском. На дворе стояла зима 1944 года. В белорусских лесах в кольце окружения оказалась целая партизанская бригада. А регулярные войска Красной армии, в свою очередь, блокировали крупную немецкую группировку. Работы для лётчиков было много – самолёты доставляли окруженцам продовольствие, оружие, боеприпасы, почту; оттуда вывозили тяжелораненых и больных.

В тот день Иван Леонов доставил в партизанский лагерь груз (в лесу специально для этого был оборудован маленький “аэродромчик”). Там же, на “аэродромчике”, пилот подремонтировал мотор, а ближе к вечеру собрался вылетать обратно. Партизаны приглашали его остаться до утра (куда на ночь-то глядя?), но Леонов был непреклонен: ночевать привык у себя в части.

Взревел мотор – и вот самолёт уже в воздухе. Полёт протекал нормально. Внизу и сбоку показался длинный, в несколько километров, овраг, недалеко от которого синел густой лес. Где-то здесь, предупреждали партизаны, засели попавшие в окружение гитлеровцы. По возможности, советовали местные, лучше бы этот овраг облететь. Облетать – значит, попусту терять время. Да ещё не факт, что там, где окажешься при облёте, тебя не обстреляют немецкие автоматчики. Поэтому решил рискнуть – шёл, не меняя курса. Тут-то и заметил вылетевший откуда-то из-за лесистого пригорка “мессершмитт-110”.

“Сто десятый”, знал Леонов, машина серьёзная. Мало того, что двухмоторный, так ещё и вооружён до зубов. Против такого “монстра” По-2 не просто игрушка – комар! Один щелчок – и нет букашки. Если, конечно, в открытом бою. А вот если хитростью...

С самого начала стало понятно, что перед тем как сбить, гитлеровец решил потешиться. Сначала, пролетая мимо, погрозил русскому кулаком; потом, припугнув, стал прижимать к земле. Выпендривается, надулся Леонов, издаётся фриц... Посмейся, тварь, посмейся... Смеётся тот, кто смеётся последним!..

На выходе из оврага Леонов увидел одиноко стоявшую берёзку, которая при приближении оказалась огромным деревом. Взял курс на неё. В какой-то момент мелькнула мысль: лучше врезаться в дерево, чем быть сбитым врагом! Теперь продолжительность его жизни напрямую определяло расстояние от самолёта до берёзы. Всё ближе и ближе...

Ещё раз оглянулся по сторонам... Никого. “Мессер” таинственным образом куда-то исчез. Что такое? “Фриц” как будто сквозь землю провалился. Впрочем, подобный исход лётчика вполне бы устроил; а если и просто улетел – тоже неплохо... Метров за сто до дерева резко взял штурвал на себя, уйдя в горку... По брюху тревожно забили берёзовые ветки. Вот и ладненько... И только потом, увернув в сторону, вновь увидел “мессер”. Самолёт противника, как оказалось, следовал в хвосте По-2. Это и сгубило фашиста. Увлёкшись лёгкой добычей, стервятник не заметил главной опасности – высокого дерева. И когда маневренный “поликарпов” резко ушёл вверх, для тяжёлого немецкого истребителя не оставалось ничего другого, как “героически погибнуть”, ударившись лоб в лоб... о берёзу!

Позже лётчики смеялись: в родном небе и берёзонька сгодится...

На его счету полсотни боевых вылетов и 7 сбитых самолётов. И всё это – до того, как военный лётчик Леонов станет тем Леоновым, которого назовут **Человеком из легенды**. Потом не будет шлейфа громких побед, сотен налётанных часов, десятков нарисованных “звёздочек” на фюзеляже. Всё окажется обыденнее, скромнее, незаметнее. Но именно это и станет настоящим Подвигом. Взлетать и приземляться с одной рукой – уже подвиг. А если ещё воевать – подвиг в энной степени! Уничтожить “мессер” на По-2 – подвиг; но когда пилот при этом до сектора газа дотягивается дюралевой культяшкой, то это уже не просто подвиг, а нечто за пределами осознания. Имя подвигу – Иван Леонов.

Но было ещё одно. Фронтовик даже не предполагал, что после войны бывшего военного лётчика искала высокая награда – Звезда Героя. “Золотой Звездой” Родина его отблагодарила ещё в середине войны. Но по случайному стечению обстоятельств наградные листы переходили из одного чиновничьего кабинета в другой кабинет, пока не осели в архивах Министерства обороны. Со страшной резолюцией: **“Награда не вручена в связи со смертью”**.

Впервые его посчитали погибшим ещё в сорок третьем, когда в разгар Курской-Орловской операции лётчик 192-го истребительного полка Леонов покинул горящий самолёт на парашюте. Приземлился неудачно – подвернул ногу. Когда через несколько дней вернулся в родную часть, радости товарищей не был предела – ведь его все считали погибшим. Позже Леонова ещё дважды вычёркивали из списков...

...Сегодня Ивану Антоновичу Леонову уже за девяносто. Много это или мало? Смотря как взглянуть. Иной малый и в сорок пять выглядит немощным стариком. Но у фронтовиков жизнь особенная: исстрадавшись в молодости, с годами они только хорошеют. Потому что не просто живут – млеют от каждого прожитого дня. От берёз за окном, от плеска тихой реки, от соловьиной трели и мягкого закатного солнца...

– Иван Антонович ещё кому угодно фору даст, – говорит мне нынешняя супруга Леонова Нина Николаевна. – Он ведь не только на гармонии может играть, но, не поверите, до сих пор автомобиль водит. А уж как скорость любит! Лётчик же...

Побывать в гостях у ветерана не только почётно, но и ответственно. Тут главное – не обидеть хозяина ни словом, ни даже случайным намёком на преклонный возраст. И всё же от предложенного гостеприимными хозяевами чая вежливо отказываюсь – слишком много, на мой взгляд, осталось за рамками нашего разговора. И без того утомил. Чай – потом; и задаю фронтовику очередные вопросы, один за другим. Вижу, что становлюсь неучтывым, но понимаю, что, если не закончу начатое сейчас, через полчаса спрашивать будет просто неприлично.

– Иван Антонович, как и где вы встретили счастливый День Победы?

– Под Кёнигсбергом, – оживился собеседник. – Наш девятисотый Оршанский истребительный полк тогда стоял в городке Растенбурге. Когда узнали о конце войны, что тут началось!.. От радости стреляли в воздух, плакали, обнимались... Не обошлось, конечно, без “ста грамм наркомовских”... Тогда же вспоминали погибших товарищей...

– Кстати, о товарищах. Ваш первый трофей – японский “мицубиси-зеро”, который вы сбили в группе с Самотохиным и Шестаком. Какова дальнейшая судьба этих людей? Им посчастливилось дожить до Победы?

– К сожалению, нет. Погибли оба. Самотохин – во время операции при сопровождении бомбардировщиков Пе-2. А Шестак показал себя настоящим героем: в своём последнем бою сбил сразу шесть немецких бомбардировщиков. Увлёкся, дотянуть до аэродрома не хватило бензина. Пришлось садиться на поле. Колесо попало в яму, в результате чего самолёт сделал двойное сальто. Несмотря на то, что взрыва не последовало, спасти пилота не удалось. Ударившись головой о приборную доску, Шестак скончался от тяжёлой черепно-мозговой травмы...

– Какова дальнейшая судьба другого лётчика – Константина Голышкина? Того самого, с кем вы лежали в госпитале?

– Его судьба необычна. Он всё-таки поправился. Мало того, потом закончил Высшую школу КГБ, стал контрразведчиком, работал в одной из западных стран. Как-то мне позвонил его сын: “Отца привезли в Москву, отправили в “кремлёвку”, тяжело болен. Просил о встрече с вами...”. Увиделись уже в больнице. Пощупай, говорит, мою печень. Я прикоснулся к животу. Печень – как камень: цирроз. “Отвоевался, видать, – сказал Костя. – Позвал тебя, чтобы окончательно попрощаться...” Через неделю его не стало.

– Перед войной и в военные годы многие лётчики закончили школу пилотов. Чем такая школа принципиально отличалась от авиационного училища? Ведь воевали-то на одних и тех же самолётах?

– В военных училищах обучались несколько лет, а в школе пилотов было ускоренное обучение в течение полугода. Соответственно при выпуске получали и звания: после окончания училища выходили лейтенантами, а после школы – сержантами. Я начал летать сержантом. Лейтенанта получил только в июне сорок третьего, за две недели до начала Курско-Орловской операции. К тому времени у меня на груди уже был орден Красного Знамени...

– Каждый лётчик даже мысли не допускал, что может оказаться во вражеском плену. Поэтому пилоты очень трепетно относились к своему личному оружию. У вас был пистолет?

– Обязательно, “ТТ”.

– Табельное оружие? Или пистолет был кем-то подарен?

– Нет, не подаренный, табельный. Был выдан в части, вполне официально, без всякой партизанщины...

– Раз официально, то и патроны, наверное, выдавались со счёту? Сколько обойм давали на руки – одну, две?..

– А вот с патронами проблем не было. Лежали россыпью – бери не хочу! Сколько возьмёшь – все твои...

– Как проводился учёт сбитых самолётов противника? Вот, скажем, прилетело звено с боевого задания, командир рапортует, что встретили большую группу самолётов противника, сбили... э-э... пять “мессершмиттов”. Верили на слово или как? Ведь за каждый сбитый самолёт полагались так называемые “премиальные”. Или я что-то путаю?

– Да, платили. За сбитый бомбардировщик – шесть тысяч рублей, за истребитель – четыре тысячи. Мне, к слову, за сбитый над Москвой “юнкерс” выплатили аж двадцать тысяч! Сразу скажу, сбить с толку наземные службы было не так просто. Когда какое-либо звено вступало в бой, за его ходом внимательно следили с земли – и наши, и противник. Это раз. Второе: когда шёл доклад о сбитых машинах, тут же уточнялись приблизительные координаты происшествия. Создавалась специальная комиссия из нескольких человек, которая, как правило, на самолёте По-2 вылетала на место падения. Перед этим объект старались обнаружить с помощью самолёта-разведчика. Если на своей территории, то на месте опрашивались очевидцы, осматривалась сбитая машина, собирались документы пилота... Всё тщательно документировалось. Работа эта была непростая, очень хлопотная. В общем, когда как...

– Насчёт позывного. Ваш позывной оставался всю войну один и тот же?

– Нет. Каких только не было! Но именно “Маргаритку” я считаю своим, личным позывным. Во-первых, “Маргаритка” была за мной непривычно долго – целых полтора месяца; а во-вторых, под этим позывным я как раз и был сбит в том бою, когда лишился руки. Такое не забывается...

– Из общения с боевыми лётчиками хорошо знаю: пилоты чрезвычайно суеверный народ. Например, верят в приметы. Говорят, в Великую Отечественную войну у лётчиков тоже были свои приметы. Слышал, что перед вылетом они никогда не брились. Это правда?

– Что правда, то правда: не брились. Святое дело, даже на ночь – никогда! Не говоря уж – перед боем. Даже самый отчаянный хочет жить. А суеверия не рождаются на пустом месте. Не положено – значит, не положено. Но лично я не брился совсем по другой причине – безусый мальчишка был! Брить было нечего. Когда лишился руки, мне же всего двадцать лет стукнуло, какая тут щетина... Впервые сбрил усы, будучи в госпитале.

– Со сбитыми вами немецкими лётчиками встречались, разговаривали?
– Какой там! Не до этого было. Сбил, долетел, а дальше – меня не касается. Иногда в жаркие дни по несколько вылетов делали – до фрица ли?

– Что можете сказать о самолётах люфтваффе? Скажем, в сравнении с нашими?

– Сравнить – дело неблагодарное. Но кое-что сказать могу. Немцы большое значение придавали именно летательным свойствам своих машин, например, крыльям. Всегда ровненькие, комар носу не подточит! И это в то время, что некоторые части их самолётов были буквально сляпаны тяп-ляп – топорная работа. Что ничуть не мешало немецким самолётам хорошо летать... Если сравнить наш Ла-5 и немецкий “фокке-вульф” сто девяностый, то наш истребитель был тяжелее “фоккера” почти на триста килограммов. На первый взгляд, немного, но в воздухе сказывался каждый лишний килограмм. Тем не менее, наши самолёты не уступали немецким ни по маневренности, ни по скорости... Конечно, нельзя не учитывать и так называемый человеческий фактор – многое зависело от умения лётчика.

– А если сравнивать наши истребители друг с другом? Вы ведь сначала летали на И-16, прозванном “ишачком”, с которого потом пересели на ЛаГГ-3. Эти два самолёта сильно отличались друг от друга?

– Существенно. Ощущение было такое, как если бы с блохи переселиться на корову. Судите сами: “ишачок” глубокий вираж совершает за шестнадцать секунд, а ЛаГГ-3 и Ла-5 – аж за двадцать две. Секунды, от которых в бою зависит жизнь. Поэтому пилоты “ишачка” очень любили – маневренный и хорошо управляемый истребитель...

– Насколько мне известно, во время гражданской войны в Испании наши лётчики летали именно на них. А как воевали интернационалисты после возвращения, в Великую Отечественную?

– Здорово воевали! Поначалу в авиаполках таких было немало, на них все равнялись – как-никак, с боевым опытом! Но война есть война: года через два тех, кто воевал в небе Испании, почти не осталось – все оказались выбиты: погибли или были списаны по ранению...

– Что скажете о нашем истребителе Ла-7?

– Прекрасная машина. Мощная, маневренная... У этого истребителя имелся форсаж. То есть в случае надобности он был способен, придав мотору стремительное ускорение, быстро оторваться от противника, что было очень удобно. Оторвался, сделал круг, а потом снова кинулся в атаку. На таком летал легендарный Кожедуб, с которым, к слову, мы были в дружеских отношениях до самой смерти Ивана Никитовича.

– “Мессершмитты” являлись серьёзными противниками “лавочкиных”?

– Безусловно. “Сто девятый” – одномоторный, “сто десятый” – двухмоторный. Последний летал с так называемыми “спарками” – спаренными крупнокалиберными пулемётами – спереди и сверху; брюхо прикрывал “эрликон”; две пушки. По манёвренности и скороподъёмности “мессеры”, конечно, уступали советским истребителям, но противник был грозный. Важный момент: экипаж “сто десятого” – два человека; “лавочкина” – один. Выходит, поединок всегда два на одного. И вот против такого на “ишачке” – каково? Поэтому “ишачки” быстро заменили “лавочкиными”...

– Известно, что в годы Первой мировой войны пилоты противоборствующих сторон вели так называемую *благородную войну*. Например, могли помочь сбитому ими же лётчику. В годы Великой Отечественной войны геббельсовская пропаганда, как могла, приукрашивала подвиги рейхсмаршала Геринга, который, будучи молодым пилотом, сбив вражеский самолёт, якобы приземлялся и оказывал выжившему лётчику первую помощь. А как обстояло дело на самом деле?

– Ничего подобного не припомню. Война – штука жестокая. Враг безжалостно бомбил санитарные поезда, госпиталя. Взять случай со мной. Когда я приземлялся с парашютом, немецкий лётчик дважды заходил на круг, чтобы крылом перебить стропы. Правда, это ему оказалось не по силам – никак не мог рассчитать скорость парашюта. Раз зашёл – прошёл метрах в двух от купола; второй – опять промахнулся. Так что ни о каком “благородстве” между лётчиками противоборствующих сторон говорить не приходится – война шла на уничтожение...

– Глядя на Вас, сразу понимаешь: Вы человек верующий. Десятки боевых вылетов – это очень серьёзно. Согласитесь, такое под силу далеко не каждому. Перед вылетом крестились?

– Время было другое – мы же все являлись комсомольцами и коммунистами. Однако иногда в трудные моменты приходилось надеяться на помощь свыше. Когда во время воздушного боя мой самолёт подбили, а потом в кабине начался пожар, задымилась одежда, понял: погибаю. Ещё секунда-другая – сгорю заживо. Вот тогда-то и прошептал: “Господи, спаси меня!” И... распахнул фонарь кабины.

Больше вопросов задавать не стал. При последних словах моего собеседника у меня вдруг как-то непривычно запершило в горле. Эти “железные” герои, вдруг понял я, всегда продолжали оставаться самыми обычными людьми. С их радостями и бедами, слабостями и надеждами. Хотя окружающим почему-то казалось, что они сделаны совсем из другого теста.