

Глава 2

ОБРЕТЕНИЕ КРЫЛЬЕВ

*Все выше, и выше, и выше
Стремим мы полет наших птиц,
И в каждом пропеллере дышит
Спокойствие наших границ.*

Авиамарш. Слова П. Д. Германа. 1921 год

Пароход под названием «Клара Цеткин», щедро выплеснув своими пузатыми бортами крутые свинцовые волны на берег, пришвартовался к большому дощатому пирсу. Тут же с судна по трапу длинной змейкой начали сходить пассажиры с котомками, узлами, деревянными чемоданами. Берег, заставленный множеством больших и маленьких ящиков, поддонами с кирпичом, цементом, штабелями бревен и бочек, заполнили парни и девушки в фуфайках, куртках, шинелях... Людское половодье забурлило, взволновалось.

Маресьев, как и его попутчики, с интересом рассматривал окрестности. Неподалеку от берега, где еще недавно находилось нанайское стойбище Дзёмги, теперь виднелись корпуса строящегося авиационного завода и длинные коробки деревянных бараков. Неожиданно с высоты сложенных горой ящиков донесся громкий голос:

— Комсомольцы! Не каждому дано совершить в жизни дело, остающееся в веках. Вам дано это счастье: вы оденете в гранит обрывистые берега Амура, залыете асфальтом широкие проспекты, постройте завод...

Речь с импровизированной трибуны держал сам начальник строительства авиазавода К. Д. Кузнецов. Заканчивая свое пафосное выступление, оратор, вдохнув воздуха, во всю силу выпалил в рупор:

— Уррра!

— Урр-ааа! — дружно подхватили его клич сотни голосов.

И тут же эти голоса запели песню, которая перекатным эхом покатила по реке и сквозь вековые сосны и кедры:

— Это есть наш последний и решительный бой...

Настрой у всех был боевой, парни и девушки рвались в дело. Большая партия комсомольцев, в составе которой приехал Маресьев на берег Амура, была не первой по счету после начала строительства города. Первая же группа численностью около тысячи человек здесь высадилась 10 мая 1932 года. Непосредственно на «Авиастрой», впоследствии завод № 126, 26 мая того же года прибыло 1839 человек. За два года первостроители сделали немало. Но работы было еще непочатый край. С избытком хватало и трудностей.

Несмотря на то, что новый город заложили примерно на одной широте с Белгородом и Воронежем, климат здесь был отнюдь не как в средней полосе. Его климатические характеристики — прямой аналог Крайнему Северу. Зимой — свирепейшие ветры, колючие метели и трескучие морозы ниже —40 , а летом — палящая жара в сочетании с высокой влажностью и нашествием полчищ гнуса.

Суровая природа вкупе с тяжелыми бытовыми условиями, скудным и однообразным питанием, нехваткой техники, транспорта и инструментов тормозили темпы строительства оборонного предприятия. Как свидетельствуют документы, из-за недостатка витаминов многие работавшие на стройке заболели цингой, умирали. «Каждый день от болезни умирало 10—15 человек, — вспоминал впоследствии один из первостроителей И.Я. Вилинов. — Сначала делали гробы, а потом не стали делать. Стали хоронить как в братских могилах — по несколько человек».

Были также допущены и серьезные просчеты в строительстве. Когда первый отряд приступил к рытью котлована для закладки фундамента главного корпуса завода, местные жители предупреждали строителей о том, что данный участок часто затапливается. Что вскоре и произошло. Во время осеннего паводка разгулявшийся Амур залил котлован, взлетно-посадочную полосу строящегося аэродрома, а также частично уничтожил складированные строительные материалы. После случившегося руководство стройки вынуждено было изменить проект. Новую заводскую площадку и взлетно-посадочную полосу перенесли на более возвышенное место и на расстояние пяти километров.

Все вышеперечисленные факторы привели к оттоку рабочей силы с объектов. По состоянию на 1 апреля 1934 года из 2500 комсомольцев, приехавших на строительство, в наличии было 460 человек, остальные умерли или разными способами покинули стройку. Так что прибытие Маресьева и сотен его сверстников на берег Амура было как нельзя кстати. И песня, которую они пели про решительный бой, тоже была к месту.

В штабе стройки авиационного завода кадровик задал Алексею стандартный вопрос:

—Профессию имеешь?

—Токарь я. ФЗУ окончил. Моторы также знаю, был мотористом-дизелистом, — ответил он.

—Токари и мотористы нам пригодятся, но сейчас позарез нужны лесорубы и разнорабочие. Вот как нужны! — особо подчеркнул кадровик и быстро, словно шашкой, резанул ладонью вдоль своей шеи.

Продолжил:

— Топор держать умеешь? Комсомольску требуется лес. Потом устроим тебя по специальности. А сейчас организуется бригада для заготовки леса в тайге. Жилья там нет. Так что решай...

— Я согласен, записывайте, — последовал его ответ. — Когда выезжать?

В тот же день бригада, получив по буханке хлеба и по банке тушенки на четверых, на лодках переправилась через Амур и к ночи прибыла на Пиванский лесоучасток, расположенный рядом с бывшим нанайским селением Ливан.

Новоиспеченные лесорубы сразу развели костер, соорудили из бревен временку... Переночевав, с утра, как только солнце вскарабкалось на пустынное небо, принялись за работу. Стройка ждала лесоматериал. И ничего что пила поперечная выдавалась на четыре человека, а топор — на два... Громко, словно близкие раскаты грома, застучали топоры, зажужжали шмелиным роем пилы.

Работа у Маресьева была не из легких. В тайгу войдешь, как говорят, неба не увидишь. Пилить вековые стволы деревьев, рубить сучья — под силу только физически крепким, выносливым людям. Алексея нельзя было причислить к таковым по причине перенесенной в детстве тяжелой болезни. Однако он старался трудиться наравне с остальными членами бригады. Самоотверженно, до кровавых мозолей на ладонях. Тем не менее бригадир Николай Шаров, вчерашний демобилизованный красноармеец, во время смены заметил вялость в работе Маресьева, спросил:

— Ты что, Алексей, не здоров?

— Нет, все в порядке, — с нажимом на бодрость в голосе ответил Маресьев.

И как ни в чем не бывало, не показав виду на приступ ревматизма, продолжил пилить с напарником очередную сосну. Вообще побороть недуг Маресьеву помогали занятия спортом. Это подтверждают и товарищи, работавшие с ним в бригаде. Каждое утро Алексей поднимался затемно, когда еще все спали, совершал пробежку по лесу, потом выполнял различные физические упражнения. Делал он это в любую погоду. «Что-то поразило меня тогда, через некоторое время выяснилось, что я совершенно здоров», — скажет впоследствии в одном из интервью Маресьев.

Спустя десятилетия, вспоминая годы своей горячей комсомольской молодости, он напишет и эти строки- «В 1934 году по призыву ЦК ВЛКСМ вместе с сотнями юношей и девушек поехал на строительство Комсомольска-на-Амуре. Думали мы тогда, строители этого, ставшего теперь уже всем известным, города, что мы совершаем героический поступок? Конечно, нет. Мы знали, что надо работать, и работали. Мы знали, что на месте дремучей тайги должен быть построен город, и мы его строили. Мы знали, в этой борьбе

с природой и трудностями нельзя давать ни себе, ни товарищу, ни малейшей поблажки и мы были требовательны к себе и к другим. Это было настоящее мужество тысяч и тысяч юношей и девушек, комсомольцев. Это сделало строительство Комсомольска-на-Амуре славной страницей в истории Ленинского комсомола».

Действительно, Алексей и его товарищи не думали о том, что совершают подвиг. А это и был настоящий подвиг только трудовой:

**Была тайга, в ветвях играли белки,
Молчал седой задумчивый Пиван...
Построим, построим мы скоро,
На месте тайги и болот
Советской республики город
И с городом новый завод.**

За сравнительно небольшой срок лесозаготовители Пиванского участка, на котором трудился Маресьев, поставили городу несколько сотен тысяч кубометров древесины. По подсчетам историков каждое третье деревянное здание из Комсомольска на Амуре перед войной построено именно из Пиванского леса. Поэтому без всякого преувеличения можно сказать, Маресьев внес свою весомую лепту.

Еще один штрих к работе Маресьева на Ливанском лесоучастке. На одном из тамошних складов кто-то из рабочих обнаружил трофейный генератор японского производства. Однако он был в неисправном состоянии. Алексей его отремонтировал. Причем дал ему жизнь практически без инструментов: одними руками разобрал генератор, изучил его устройство, вновь собрал и отладил. Бригадир привез из города бочку горючего. С этого дня вечерние посиделки в бараке стали проходить при электрическом свете.

Шумно, с комментариями лесорубы читали газеты и журналы, которые привозил на лодке старый нанаец-почтальон. В этих изданиях писалось о том, что на Западе не верят в возможность создания в глухой тайге нового города. Не по зубам, мол, это Советам. Провалятся они со своей затеей, только мир насмешат. «Как там мир — мы не знали, но смеялись от души, — вспоминал Маресьев. — А утром снова работали с остервенением, крушили и крушили вековую тайгу. Волокли мерзлые стволы и, придавленные их тяжестью, продутые зимним амурским ветром, в своих худых телогрейках, были счастливы. И казалось, видели то, что существует сегодня, — белокаменный город на берегу великой реки, прямые проспекты, нарядную толпу у театра, корпуса заводов, возвышающиеся над тайгой».

Весной 1935 года штаб строительства авиазавода получил два катера-буксира. Тут же вспомнили о волгаре, как иногда называли Маресьева, его

специальности моториста. Вскоре Алексей был оформлен в качестве механика-дизелиста на катер «Партизан». Он также получил место в общежитии у Силинского затона. Катер таскал баржи с различными грузами. В Киселевку* ходили за известью, в Болонь** — за овощами, в Малмыж*** — за бутом. Часто маршрут катера пролегал на рыбацкие тони, где запасались рыбой. Были и дальние плавания — в Хабаровск, Благовещенск. Там загружались станками, оборудованием, мебелью... Алексей успешно справлялся со своими обязанностями. Андрей Гапонов, наставник Маресьева, был доволен: его подопечный не допустил ни одного случая выхода из строя какого-либо узла или механизма.

*** Киселевка — село на левом берегу Амура, ныне в Ульчинском районе Хабаровского края.**

**** Болонь — село, ныне в Амурском районе Хабаровского края, центр сельского поселения.**

***** Малмыж — село на правом берегу Амура, ныне в Верхненергенском сельском поселении Нанайского района Хабаровского края.**

В том же году рядом со строящимся авиазаводом был создан аэроклуб. В заявлении, которое тут же подал Алексей в приемную комиссию аэроклуба, он написал: «Прошу зачислить меня в число слушателей летной школы при аэроклубе, так как у меня большое желание изучить самолет и его вождение в воздухе. Прошу в просьбе не отказать. 7 августа 1935 года». И хотя желающих было много и отбор в аэроклуб был строгим, Маресьева приняли в числе первых. Всего в клуб записались, как свидетельствуют документы, 75 человек. Что главное: у медкомиссии не возникло к юноше вопросов по здоровью. Мечта летать начала обретать реальность.

Но правда и то, что на первых порах аэроклуб значился только на бумаге. У новой организации не было ни аэродрома, ни классов для занятий, ни помещений для хранения имущества, как, впрочем, и самого имущества. Только тогда, когда аэроклуб поставили на баланс Осоавиахима, жизнь в нем закипела, как вода в котелке. Организацию усилили кадрами — инструкторами, техниками.

В свободное от работы время Алексей вместе с другими учлетами (учащимися летной школы) раскорчевали место для летного поля, выровняли его, сделали разбивки взлетно-посадочной полосы. Завершением их работы стала установка длинного шеста, на котором был закреплен матерчатый белый мешок с черными полосами — указатель ветра или так называемая «колбаса». Одновременно со строительством летного поля учлеты возвели барак, оборудовали классы.

Не стало дело за материальной частью — аэроклуб получил два учебных биплана У-2. Чуть позже к ним прибавились еще два. Самолеты были не новые — с обшарпанными, потрепанными фюзеляжами, латаными-перелатаными крыльями. Но для подготовки будущих летчиков вполне годились. Правда, была напряженка с горючим. Учлеты ходили по базам и буквально по капле выцеживали его из пустых бензиновых бочек. Маресьеву однажды посчастливилось добыть ведро масла. Иными словами, ребята делали все для того, чтобы полетать, пусть и на видавших виды У-2.

Для современного читателя поясним: У-2 (впоследствии ПО-2 - это самый знаменитый «кукурузник». Он же — «колхозниц «воздушный сеятель», «лесник»... В годы Великой Отечественной войны его переделали в легкий ночной бомбардировщик. Солдаты вермахта называли самолет очной фельдфебель», поскольку он не давал им спать по ночам, а также «Рус фанер» и «швейной машинкой». Вот на этой будущей легенде отечественной авиации и начинался путь Маресьева в небо.

Занятия в аэроклубе проходили без отрыва от производства. Как правило, по вечерам. Электричества не было, теоретический курс летного дела курсанты постигали при свете керосиновой лампы. Требования к учлетам были достаточно жесткие: учишься не в ущерб работе, плохо относишься к учебе — «от винта», то есть отчисляешься из аэроклуба. Законы неба суровы: дисциплина во всем — в большом и малом. Неудивительно, что многие учлеты испугались трудностей, покинули аэроклуб. Из тех первых 75 курсантов, зачисленных в клуб, к концу обучения остались самые стойкие — всего 12 человек.

Учился Алексей старательно. Первым учебником летного дела для него стал «Курс летной подготовки школ ВВС РККА». Этот учебник, который еще называли букварем, был написан мудро и толково. В частности, строгие требования к учебе летчика гармонично сочетались с нормами морали. Опыт бывалых пилотов показывал, что небо не прощает ошибок летчику на земле, — они, как правило, проявляются и в полете.

Особенно четко эта взаимосвязь подчеркивалась в п. 5 наставления, в котором было записано: «Постоянно воспитывать в себе: воинскую дисциплинированность как на земле, так и в полете; организованность, культурность в работе и быту; постоянную внимательность даже к мелочам, аккуратность, точность, быстроту в действиях и, особенно, разумную инициативность при выполнении поставленной задачи...»

Важные рекомендации также содержались в п. 14, где говорилось о том, что летчик не должен «падать духом при временных неудачах: наоборот, при неудачах проявлять еще больше находчивости, упорства и воли, еще больше

работать над преодолением трудностей, при успехе же не зазнаваться, не допускать ослабления внимания, расхлябанности, насмешек над товарищами. Помнить, что в летной работе серьезное, осмотнительное, внимательное отношение к каждому полету и занятию, к каждой мелочи необходимо каждому летчику, независимо от его качеств, летного умения и стажа. Нарушение этого правила обязательно кончается поломкой или аварией, соблюдение его обеспечивает постоянную безаварийную высококачественную работу...».

Все эти наставления Маресьев аккуратно записывал в тетрадь, потом заучивал наизусть. И не зря. Впоследствии они пригодятся ему в реальных ситуациях. Много внимания на занятиях уделялось изучению материальной части крылатой машины. Устройство двигателя, приборов передних и задних кабин, системы запуска и контроля, других «органов» самолета Алексею давалось легко. Без особого труда он постигал основы пилотирования и аэронавигации.

Наконец наступил долгожданный день, когда Маресьев вместе с инструктором Александром Ереминым впервые поднялся в воздух. Это было воскресное утро. Ярко светило солнце, на голубой холстине неба — ни облачка. Одним словом, погода как по заказу. Не без волнения Алексей занял кабину самолета. Перед стартом летчик-инструктор лаконичными фразами поставил ему задачу:

—Выруливай точно по флажкам. Полет по кругу, высота четыреста метров, расчет под девяносто градусов... Ясно?

—Так точно, ясно! — по-военному, как солдат, хорошо заучивший устав, доложил Маресьев, старательно затем вырулив на линию старта.

И вот уже крылатая машина, слегка подпрыгивая, побежала по полю, оставляя позади людей, постройки, цистерну с горючим...Через несколько минут самолет поднялся в воздух.

Находясь в небе, Алексей ощущал себя на вершине счастья. Внизу блестел серебристой чешуей широкий Амур-батюшка, медленно проплывало огромное зеленовато-бурое море тайги... Ему хотелось петь от радости. И он пел, этот парень, настоящий волгарь, с упрямым и сильным характером. «Я лечу! А небо, оказывается бездонное, ему нет предела! А внизу ребята-друзья... И наш прекрасный город Комсомольск! Еще недостроенный, но все равно прекрасный. Будто крылья выросли у меня», — вспоминал о воздушном крещении Маресьев.

Через некоторое время его допустили и к самостоятельному полету. В технике пилотирования У-2 — машина простая. На ней можно отрабатывать

мелкие и глубокие виражи, развороты, пикирование, горки, петли, спирали и другие фигуры пилотажа. И все равно Алексей волновался. Одно дело подниматься в небо с инструктором, Другое — самому, без всякой подсказки управлять крылатой машиной.

С трепетом в сердце подошел он к учебному самолету, сел в кабину, обхватил пальцами ручку управления, ноги поставил на педали... В заднюю кабину учлеты положили мешок с песком — груз для компенсации веса отсутствующего инструктора, чтобы не нарушить центровку. С «Иваном Ивановичем» — так еще в шутку называли этот мешок с балластом — Маресьев и приступил к самостоятельному полету. Минуты, и У-2 плавно оторвался от земли, постепенно набрал высоту. Полет по кругу и в зону начинающий авиатор выполнил блестяще. Труднее было сделать посадку — она считается сложным упражнением. Но и с этой задачей он справился.

После посадки Маресьев быстро вылез из кабины. Не снимая шлема, хотя вся голова была мокрая от пота, встал по стойке смирно у самолета, чтобы получить замечания. Но летчик-инструктор Еремин, ничего не говоря, молча похлопал Алексея по плечу и крепко пожал ему руку. Потом сказал:

— Молодец! Чувствуешь машину, летчик из тебя получится.

Газета «Комсомольская правда» в те дни писала: «Над городом и могучим Амуром, над цепью сияющих сопok высоко в небе летают стальные птицы... В этом году аэроклуб расширил работу по подготовке летчиков, парашютистов и планеристов. Половина учлетов уже летают самостоятельно». А местная городская газета «Сталинский Комсомольск» в номере от 12 июня 1937 года, посвященном празднованию пятилетия Комсомольска, даже назвала конкретные фамилии: «В праздничный день в небе над городом выполнили свои первые полеты учлеты аэроклуба Алексей Маресьев и Петр Шемендюк».

В период учебы в аэроклубе Маресьев осуществил и свой первый прыжок с парашютом. Это тоже был упоительный момент. Обручился с небом, как говорят в таких случаях бывалые парашютисты. Минуты, проведенные Алексеем в небе под белоснежным куполом, стали для него очередной проверкой на смелость, решительность и самообладание.

Быстрокрылой птицей летело время. Маресьев с головой был погружен в работу и учебу. Дни складывались в недели, недели в месяцы. Как на добрых дрожжах рос и город. На месте недавних землянок и шалашей, которые строители называли «Копай-город» и «Шалашаи Ильича», уже стояли трехэтажные кирпичные дома, здание школы, большая баня, помещения хлебозавода...

Особенно радовали глаз корпуса авиазавода, из цехов которого 1 мая 1936 года рабочие выкатили первую крылатую машину — самолет-разведчик Р-6. И хотя Маресьев непосредственно не участвовал в его сборке, тем не менее он

тоже внес свой вклад в общее дело. Именно Алексей и десятки таких, как он, комсомольцев метр за метром отвоевывали у тайги плацдармы для строящегося завода и взлетно-посадочной полосы, участвовали в доставке различных грузов и оборудования для нового производства. Поэтому, когда «первенец» завода № 126 взмыл в небо, Маресьев ликовал наравне со всеми авиастроителями.

В августе 1937 года Маресьев с отличием закончил обучение в аэроклубе по курсу пилота на самолете У-2. За время учебы он в общей сложности совершил 85 полетов. В удостоверении, которое ему торжественно вручили, было записано: «Имеет право на совершение учебно-тренировочных полетов по специальным программам».

По случаю первого выпуска учлетов Маресьев опубликовал в уже знакомом читателю «Сталинском Комсомольске» статью, в ней он, в частности, написал: «Учиться в аэроклуб я пошел в первый набор 1935 года. Вначале учеба шла с перебоями. Слабо была поставлена теоретическая подготовка. И только с 1937 года, когда начальником клуба стал Кирюхин, а начальником летной части Петр Кныш, занятия пошли нормально и организованно. В марте перешли на летную практику. Я начал летать с инструктором Александром Ереминым, и когда счет полетов дошел до 81-го, я совершил контрольный полет с начальником аэроклуба, а в 85-й раз мне доверили управлять самолетом самостоятельно».

В октябре 1937 года Маресьев получил повестку в армию. Учась в аэроклубе, Алексей мечтал о том, чтобы его направили служить в авиацию. Об этом он сказал и в военкомате. Просьбу призывника учли. Правда, до большой авиации дело не дошло — его направили для прохождения службы в 12-й авиационный отряд, входивший в состав Сахалинского ордена Ленина погранотряда Управления пограничных войск Дальневосточного округа НКВД СССР*. Командование отряда располагалось в небольшом городке Александровск-Сахалинский, а подразделения в ближайших населенных пунктах.

*** Позднее — 52-й ордена Ленина и знака «Почетный чекист» Сахалинско-Рижский отряд КГБ при Совете министров СССР.**

Авиаотряд базировался в селе Кировском. Это село, расположенное в верховьях реки Тымь, прежде называлось Рыковское в честь его основателя, отставного унтер-офицера Якова Рыкова. В свое время в Рыковском побывал даже писатель А. П. Чехов и назвал его «настоящей серой русской деревней без каких-либо претензий на культурность». Но зато писателю пришлось по душе местная тюрьма, которая, по его словам, ему показалась «лучшею тюрьмой во всем Северном Сахалине».

— Чехова читал? — ошарашил Маресьева вопросом один из офицеров, когда он прибыл в часть.

— В школе проходили, — ответил Алексей. — «Ваньку Жукова», «Хамелеона» читал...

— А «Остров Сахалин»?

— Нет.

— Можно и не читать, сам теперь узнаешь про здешние края...

Однако служить в краю живописных гор и долин, вулканов и озер было тревожно. «На границе тучи ходят хмуро ...» — эти строки из популярной тогда песни в полной мере относились и к пограничникам Сахалина. Пограничные войска в тот период являлись войсками переднего края: на сухопутной и морской границах регулярно происходили боестолкновения, инциденты, перестрелки, задержания нарушителей.

Императорская Япония, оккупировавшая к тому времени Северо-Восточный Китай, неоднократно пыталась проверить крепость советских границ. Свои планы японские самураи не скрывали: «В первой войне нам нужно дойти до Байкала, во второй войне с Россией мы водрузим знамена победы на высотах Урала, но будет еще и третья война, когда наша кавалерия напоит лошадей водою из Волги!» Достаточно сказать, что только в районе озера Хасан с 1936 года по середину 1938 года японские и маньчжурские части совершили 231 нарушение границы СССР, в 35 случаях они вылились в крупные боестолкновения.

Неспокойно было и на участках Сахалинского погранотряда, поскольку южная часть острова в то время (до августа 1945 года) находилась в руках Японии. А это, безусловно, вносило в службу советских пограничников определенные трудности и создавало психологическое напряжение. Потенциальный противник, воспринимавшийся в тот период как реальный, был совсем рядом — вот он, японский солдат, с ненавистной ухмылкой смотрит в бинокль или сквозь прорезь прицела винтовки! Серьезное боестолкновение с японцами, которые попытались занять советскую часть Сахалина, произошло в 1938 году. Пограничники 52-го отряда решительно встали на защиту рубежей. Вместе с бойцами Красной армии они отразили нападение и заставили врага отступить.

Авиаотряд, в котором проходил службу красноармеец Маресьев, играл важную роль в охране государственной границы. Авиаторы-пограничники вели разведку местности, осматривали контрольно-следовые полосы, во взаимодействии с поисковыми группами обнаруживали и задерживали нарушителей границы, перебрасывали на отдаленные участки оперативные и поисковые группы, доставляли продовольствие, почту на заставы.

Первые азы службы Маресьев получил в учебном центре. Курс обучения в нем был рассчитан на два месяца и включал в себя следующие дисциплины: политическую, стрелковую, строевую, тактическую и физическую подготовку, а также уставы и технические средства борьбы. Кроме того, в процессе учебы нашему герою приходилось заступать в наряд по подразделению и нести караульную службу по охране аэродрома.

Маресьев оказался способным солдатом. Трудлюбие, дисциплинированность, ответственность позволили ему быстро освоить программу обучения, что нашло отражение в характеристике, подписанной на красноармейца Маресьева комендантом аэродрома техником 2-го ранга Сергеевым. Вот строки из этого документа: «Морально устойчив. Пройденные дисциплины усваивает хорошо. Полученные приказания выполняет быстро и аккуратно. Инициативен. На материальной части работает хорошо и внимательно».

За короткий срок Маресьев овладел и специальностью авиамоториста. Сдав необходимые экзамены, он вскоре уже обслуживал самолет многоцелевого назначения Р-5. По тем временам это была эффективная авиационная техника с мотором жидкостного охлаждения. Полутораплан имел хорошее вооружение, был незаменим для наблюдений с воздуха. Машина могла садиться на сравнительно небольшую площадку, а при наличии поплавков и на морскую гладь. Ее возможности позволяли летать на малой высоте, откуда хорошо просматривалась контрольно-следовая полоса. С самолета можно было поддерживать связь с пограничными нарядами.

Однажды прозвучал сигнал тревоги, поступило сообщение о том, что в советские территориальные воды вторгся корабль-нарушитель. А накануне пурга воздвигла на летном поле сугробы до двух метров. Все — от командиров до бойцов с лопатами бросились разгребать снежную толщу у ворот ангаров, рулежные и взлетную дорожки. Одновременно с помощью водогреек и бензиновых печек отогревали мотор, готовили к взлету Р-5. Сделано все было быстро, самолет поднялся в воздух и отогнал нарушителя границы.

Вообще, служить на Северном Сахалине, вспоминал Маресьев, было тяжело. Свирепейшие штормы, лютые морозы — характерная погода для тех мест. Случалось, даже птицы замерзали на лету. А каково в леденящую стынь обслуживать самолет! Руки промерзали даже в варежках. Но в варежках в мотор не заберешься, тем более не укрепить какой-нибудь дюрит или шплинт. Алексею приходилось снимать варежки, работать голыми руками, с трудом отдирая от заледеневшего металла примерзающие к нему пальцы.

Но какими бы ни были трудности, критерий и требование оставались одни: самолет должен быть готов к полету. Полеты могут отменить или перенести

время их начала, но технического состава это не касается. Самолет должен быть готов, невзирая ни на какие причины. «У меня до сих пор капает масло с ладоней», — шутил спустя годы Маресьев.

Каждый раз, провожая крылатую машину в небо, Алексей думал о собственном полете. Он верил, что рано или поздно все равно добьется своей цели. И путь к ней становился короче. У Маресьева был закадычный друг, моторист с другого Р-5 Михаил Васильев. Сослуживец знал, что Алексей умеет летать, и очень хотел, чтобы он поднялся в небо.

— Иди к командиру отряда! Просись, чтобы тебя направили в авиашколу, — горячо убеждал он Маресьева. — Ты что, не знаешь пограничного закона? Кто служит на совесть — командование всегда пойдет на встречу. Иди!..

И точно: все получилось, как советовал Васильев. Вот строки из воспоминаний Маресьева: «Я служил в пограничной авиации в пограничном отряде, работал мотористом, летать мне не давали, так как одному такому “летчику” дали полетать, а он поломал самолет. Но я дошел до командующего войсками, и он сказал: “Попробуйте дать, если он хорошо летает, то пусть летает”. Пока меня стали проверять, командующий присылает специальное направление, что, если командир отделения соответствует требованиям, имеет образование семилетки, закончил аэроклуб и комсомолец, то послать его в военную школу. Меня вызвали и спросили, куда хочешь? Я сказал, что хочу в военную летную школу...»

В Приказе наркома обороны СССР «О мерах по предотвращению аварийности в частях военно-воздушных сил РККА» № 070 требования, о которых упоминает Маресьев, были прописаны до мелочей: «Военному совету ВВС запретить всякие отступления от установленных требований к физическому состоянию поступающих в школы и училища... В летные школы и училища принимать только тех, кто имеет отличную характеристику (средней школы, фабзавуча, завода, партийной и комсомольской организаций), и тех из окончивших школы аэроклубов, кто имеет отличные отзывы с производства (до поступления в аэроклуб) и отличные отзывы за время пребывания в школе».

Маресьев в полной мере соответствовал указанным требованиям. Кроме того, он получил положительные отзывы от командования и комсомольской организации части. Обратимся к служебной характеристике будущего пилота: «Тов. Маресьев А. П. на протяжении всего времени нахождения в части показал себя с хорошей стороны. С работой авиамоториста справляется отлично, материальную часть мотора и самолета знает отлично, любит свое дело, за хорошую работу имеет поощрения. Дисциплинирован. Политически развит, политику партии и советской власти понимает правильно и проводит

в жизнь на практической работе. Морально устойчив. Вывод: тов. Маресьев достоин посылки в летную школу. Зам. инженера в/ч 9503 ст. техник звена воентехник 2-го ранга Литвинов». С характеристикой согласились командир части старший лейтенант Протопопов и военный комиссар политрук Плотников.

В середине 1938 года Алексей, попрощавшись с сослуживцами, на попутном самолете ТБ-1 убыл на материк. Злест в фюзеляже перегруженного ТБ-1 не оказалось, и он летел, пристроившись в его огромном пустотелом крыле. Но вскоре пришлось возвращаться назад, так как уже в Хабаровске выяснилось, что шел набор не в летное, а в техническое авиаучилище. Спустя некоторое время командование погранотряда снова, во второй раз, направило Маресьева учиться, теперь уже на летчика. Маршрут был тот же — до Хабаровска, оттуда, согласно выданному предписанию, в Читу — в 30-ю военную школу пилотов.

Это учебное заведение, сформированное приказом НКО СССР от 19 августа 1938 года на окраине Читы, относилось к числу самых молодых в ВВС Красной армии. Когда Алексей прибыл туда, учебный процесс только налаживался. После сдачи документов, прохождения медицинской и мандатной комиссий Маресьев стал полноправным членом курсантской семьи. Настроение было приподнятое, глаза светились радостью. Еще бы! Алексей, можно сказать, реализовал свою мечту. На воротнике гимнастерки — заветные голубые петлицы, а в них — золотистые эмблемы крыльев с пропеллером. Такие же чувства, вне всякого сомнения, испытывали и другие будущие летчики-истребители — вчерашние выпускники аэроклубов Осоавиахима, солдаты и младшие командиры срочной службы.

Правда, на первых порах внешний вид Маресьева несколько удивил его будущих однокашников — вчерашних аэроклубовцев. Все они были с голубыми петлицами на гимнастерках, один Алексей — с зелеными. Стали даже свысока выпрашивать: а ты, мол, кто да откуда? Маресьев за словом в карман не лез, с гордостью отвечал чересчур любознательным:

— Из авиаотряда я, с границы на Сахалине.

После этих слов отношение к нему сразу изменилось.

Память о службе на границе Маресьев сохранил в своем сердце на всю жизнь. Он очень гордился принадлежностью к «зеленым фуражкам». Так он отзывался об этом этапе своей биографии: «До сих пор горжусь тем, что мне довелось носить зеленую фуражку и шинель с зелеными петлицами. В те годы на дальневосточной границе была особенно тревожная обстановка. Мы не жалели усилий и времени, чтобы в совершенстве овладеть своим делом, надежно охранять границу. Служба в пограничных войсках требует от воина

быть постоянно собранным, смелым, хладнокровным. Она вырабатывает выдержку, самообладание, стойкость».

А в одном из писем своим однополчанам из 52-го погранотряда Маресьев написал: «Дорогие друзья, дзержинцы — часовые советской границы! В авиацию я пришел из погранвойск. Службу на рубеже всегда помню с гордостью. Лучшей закалки характера не придумаешь. От всей души желаю вам неприступно хранить священную кромку нашей Родины».

Однако вернемся в Читу. Школа состояла из четырех учебных эскадрилий, по 240 курсантов в каждой. Курсантов распределили по отрядам, звеньям и летным группам.

Маресьева, как имеющего за плечами опыт военной службы и звание младшего командира, назначили старшиной первого звена. Круг обязанностей расширился. По должности Маресьеву нужно было поддерживать дисциплину в звене, следить за внешним видом курсантов. К примеру, подшит ли у подчиненного свежий подворотничок, подтянут ли ремень, начищены ли сапоги... Армия, как известно, любит порядок и держится на нем испокон веку.

Назначения получили и другие курсанты, прошедшие армейскую школу. В частности, старшиной одного из звеньев стал будущий Герой Советского Союза Борис Еремин, который в качестве бортмеханика тяжелого бомбардировщика участвовал в боях с японцами в районе озера Хасан. Доверили личный состав и другим недавним «срочникам» — П. Ф. Чупикову, П. И. Шавурину, К. А. Баршту, П. Т. Харитонову. Все они в годы Великой Отечественной войны будут удостоены звания Героя Советского Союза.

Потекли курсантские будни. Их отличие от солдатских состояло лишь в том, что в школе все было подчинено учебе. В то же время никто не отменял ранних подъемов, зарядок, строевых занятий, нарядов, караулов... Но к таким тяготам и невзгодам службы Маресьеву было не привыкать.

В соответствии с приказом наркома обороны СССР Алексею и его новым товарищам предстояло в течение девяти месяцев научиться «пилотированию и применению боевого самолета днем в простых метеорологических условиях; групповым полетам в составе звена». Кроме того, нужно было приобрести «практику в маршрутных полетах с посадкой на незнакомых аэродромах», а также получить начальные уроки воздушных стрельб и освоить основы воздушного боя.

В учебе Маресьев не испытывал никаких затруднений, особенно при изучении авиационной техники. В этом ему помогали знания, полученные в аэроклубе, а затем во время службы в авиационном отряде. Высокие оценки он также получал по политической, строевой и физической подготовке, другим дисциплинам.

Безусловно, на первом плане стояли профильные предметы. Но закалялись курсанты и физически. В один из Дней курсантам была поставлена задача совершить 35-километровый марш. В путь отправились, как и положено, полной выкладкой. Во время этого перехода кто-то из курсантов усомнился в целесообразности таких походов, он, летчик не пехотинец, зачем ему нужно топтать и проливать пот. Маресьев нашел, что ответить товарищу. Он сказал, что не только на самолете летчик должен быть готов к боевым действиям. В воздушном бою каждый может быть сбитым над территорией врага. Вот тогда на земле помогут закалка и навыки, приобретенные в учебных походах. Никто и не мог предположить, что через три года именно Маресьеву выпадут на долю страшные испытания, к каким он готовил себя и своих товарищей.

Примечательно, что за успешное совершение марша Маресьеву и его товарищам была объявлена благодарность начальника школы. «За выносливость в походе 35 км» — так было сказано в приказе. Всего же за время учебы в Читинской военной авиационной школе пилотов Маресьев пять раз поощрялся командованием. Кроме того, за отличные показатели в учебно-боевой и политической подготовке его портрет дважды помещался на Доску почета.

С наступлением погожих теплых весенних дней в школе начались вывозные полеты — полеты, осуществляемые курсантами вместе с инструкторами с целью привития навыков в технике пилотирования самолета. Каждое утро аэродром наполнялся шумом авиационных моторов. Одна за другой, распарывая дремлющий воздух, уходили в небо крылатые машины. Над аэродромом висел несмолкающий гул, словно это был вовсе не аэродром, а пасека с огромным множеством жужжащих пчел.

Общий налет на одного курсанта определялся в 24 часа. Не густо, прямо скажем. Поэтому будущие летчики иногда иронично шутили:

— Хватит для того, чтобы летчик разбился...

Доля истины в этом выражении, конечно, была. Но добирали будущие летчики свои часы уже в училищах, там общий налет устанавливался до 150 часов. И все равно они недотягивали до немецких и американских норм. К примеру, немецкие курсанты в своих учебных заведениях получали в среднем 200 часов учебного налета плюс еще 150—200 часов в частях люфтваффе. У американцев выходило в разы больше — 450 часов.

Порядок проведения вывозных полетов был следующим. После прибытия на аэродром каждый отряд разбивал свой старт: посадочное «Т» и линию флажков. Левее «Т» разбивалась взлетная полоса, правее — посадочная. Недалеко от «Т» разбивался квадрат — место, где находились курсанты. Каждый отряд имел свои обозначения на киях крылатых машин. У одного

красные цифры, у другого — синие. Полеты тоже проходили по своим кругам. Первый отряд летал с левым кругом, второй — с правым.

Залетный день каждый курсант выполнял 3—4 полета по кругу или один в зону, а два по кругу. Инструкторы, обучая своих питомцев, выполняли по 60—70 посадок в день. Маресьев летал с огромным желанием и азартом, помня наставления опытных летчиков: «Взлетая, думай только о взлете, а совершая посадку, думай только о посадке. Будешь отвлекаться — аварии не миновать».

Конечно, не все и ему, уже далеко не аэроклубовскому птенцу, удавалось сразу. Были ошибки, что вполне нормально для любого, пусть даже самого талантливого начинающего летчика. В авиации, давно проверено, одна дорога к высотам пилотажа — от простого к сложному. Это хорошо понимал Алексей и никогда не пасовал перед трудностями. От занятия к занятию росло и оттачивалось его мастерство.

После завершения полетов крылатые машины занимали место на стоянке. Курсанты вместе с техниками осматривали и устраняли обнаруженные дефекты, очищали самолеты от грязи, смазывали необходимые детали, заправляли горючим, чтобы на следующий день вновь подняться в огромное забайкальское небо. В казарму всегда возвращались с песней, которая снимала усталость, накопившуюся за день:

**Там, где пехота не пройдет,
Где бронепоезд не промчится,
Тяжелый танк не проползет,
Там пролетит стальная птица...**

Однако дело до самостоятельных полетов не дошло. В расписание занятий вмешались события на реке Халхин-Гол. В конце мая 1939 года японские войска вторглись на территорию Монгольской Народной Республики (МНР). 7-й особый корпус РККА, находившийся на территории МНР согласно Протоколу о взаимной помощи, совместно с монгольскими частями дал отпор агрессору. Но в дальнейшем военный конфликт, подобно костру, разгорелся еще жарче. По сути, это была война, продолжавшаяся с весны и до начала осени.

И хотя расстояние от Читы до района боевых действий было порядка 500 километров, тем не менее школа пилотов перешла на режим фронтовой работы. Аэродром школы стал местом базирования боевой авиации. Ежедневно тяжелые четырехмоторные бомбардировщики ТБ-3, словно драконы, с натужным ревом поднимались в воздух, неторопливо набирали высоту, а затем ровным строем уходили на восток. Отбомбившись по японским позициям, самолеты на обратном пути совершали посадки на прифронтовые аэродромы, где забирали раненых и возвращались в Читу.

Вся тяжесть погрузки и разгрузки этих огромных крылатых машин легла

на плечи Маресьева и его товарищей. Они таскали ящики с медикаментами, доставляли на тележках бомбы, подвешивали их, укладывали боекомплекты пулеметов, переносили раненых, помогали техникам и мотористам обслуживать самолеты. Работать приходилось и днем и ночью. Одновременно их наставники — летчики-инструкторы круглосуточно несли дежурство на истребителях, готовые по первому сигналу подняться в небо в случае появления японских самолетов. «Уставали так сильно, что некогда было и в небо глянуть», — с улыбкой вспоминал Маресьев.

В один из дней на аэродроме для дозаправки приземлились три транспортных самолета, на которых в район Халхин-Гола следовала группа летчиков-истребителей. Маресьев как раз находился на летном поле. По серьезным лицам высадившихся летчиков, их жестам, разговорам он сразу понял, что это опытные пилоты. Но побеседовать с ними не удалось. Через несколько часов гости улетели. А позднее Алексей узнал, что именно они устроили японцам настоящую русскую «баню». 22 июня 1939 года в районе Халхин-Гола состоялось крупнейшее воздушное сражение того времени. В воздухе встретились 120 японских самолетов и 95 советских. Схватка длилась 2,5 часа. Дикае орлы — так называли себя японские летчики — потеряли 31 самолет, сталинские соколы — 11 машин.

Будущим летчикам-истребителям очень хотелось встретиться с кем-либо из этих отважных асов. И такая возможность вскоре представилась. Месяца через два комиссар привел в отряд гостя. Это был человек среднего роста в гимнастерке с двумя шпалами в петлицах и добродушным лицом.

— Дважды Герой Советского Союза, летчик-истребитель майор Грицевец, — представил гостя комиссар.

Маресьев, как и все курсанты, с восхищением смотрел на летчика, который в недавних воздушных боях «завалил» 40 12 японских самолетов. А до этого он воевал в Испании, где также одержал немало побед, за что и удостоился первой Звезды Героя. Вторую получил за Халхин-Гол. Было Сергею Ивановичу Грицевцу на тот момент 30 лет. Кроме того, что Грицевец сбил много японских самолетов, он совершил и уникальный в своем роде подвиг. В одном из воздушных боев был подбит самолет командира 70-го истребительного авиаполка майора В. М. Забалуева. Летчик выбросился с парашютом, но оказался на занятой японцами территории. На помощь командиру бросился Грицевец. Ему удалось совершить посадку в расположении противника, забрать командира, посадив его в одноместную кабину, а затем на глазах у растерявшихся японцев взлететь. Подобного случая еще не знала история советской авиации.

Грицевцу было чем поделиться с будущими летчиками. В частности, он

подробно рассказал о тактических приемах воздушного боя, применяемых японцами, о сильных и слабых сторонах советских и японских истребителей. Маресьев ловил каждое слово прославленного аса. Сейчас он для него был что-то вроде бога. Между тем майор говорил просто, без всякого назидания:

— Летчик-истребитель не только должен, а обязан пилотировать легко, с блеском и отвагой, в противном случае он будет не истребителем, а всего лишь мокрым воробьем...

Встреча с прославленным воздушным бойцом прибавила Маресьеву новых сил. Много из того, о чем он говорил, Алексей впоследствии применит в боях Великой Отечественной войны. Сейчас же он старался учиться лучше, поскольку было на кого равняться. Был еще один достойный пример для подражания — летчик-истребитель, мастер высшего пилотажа, участник гражданской войны в Испании, Герой Советского Союза Анатолий Константинович Серов. Приказом НКО СССР от 22 июня 1939 года № 120 школе было присвоено имя этого бесстрашного летчика.

В сентябре 1939 года боевые действия на Халхин-Голе закончились, территория МНР была полностью очищена от японских захватчиков. А через месяц 30-я Читинская школа пилотов была перебазирована на юг — в город Батайск Ростовской области. Обусловлено это было тем, что эпицентр военной угрозы смещался на запад, где уже полыхала Вторая мировая война. Поэтому наличие ряда авиационных школ на востоке страны утратило свое значение. передислоцированная школа приказом наркома обороны СССР была переименована в Батайскую авиационную школу пилотов им. А. К. Серова.

Небольшой опрятный городок Батайск, расположенный в 10 километрах от Ростова-на-Дону, встретил прибывших преподавателей, летчиков-инструкторов и курсантов теплом. Если в Чите, откуда они на поезде отправились в путь, по утрам уже давали о себе знать бодрящие морозцы, то здесь холодами и не пахло. Дни стояли погожие, яркие. В высоком, с глубокой синевой небе властвовало еще неостывшее солнце, а деревья на улицах и во дворах жителей только начинали менять свои зеленые одежды на золотистые платья и сарафаны.

По сути, это уже были родные края Маресьева. От Батайска до Камышина, по забайкальским меркам, рукой подать. И все равно на поездку на родину можно было рассчитывать только во время отпуска. Сейчас же на первом плане стояла дальнейшая учеба.

Школу разместили на базе расформированной Батайской Краснознаменной школы гражданского воздушного флота им. В. Н. Баранова. Для полноценной учебы здесь уже имелись учебные и жилые корпуса, ангары, мастерские, складские помещения, спортгородки, клубы, поликлиника. Был

даже ночной санаторий для отдыха авиаторов. Учебно-материальная база продолжала и дальше улучшаться. Также расширялось строительство объектов социального назначения. Одновременно шла перестройка учебного процесса, совершенствовались формы и методы обучения курсантов.

Из числа прибывших курсантов была сформирована сначала одна, а затем 2-я и 3-я эскадрильи. В дальнейшем будут сформированы еще три эскадрильи. Местом их дислокации были города Батайск, Азов, Таганрог, поселок Зерновой* и село Кулешовка**.

*** Зерновой — поселок, с 1951 года город. В 1960 году переименован в Зерноград. Ныне районный центр Ростовской области.**

**** Кулешовка - село, ныне в Азовском районе Ростовской области.**

Там же находились учебные аэродромы. Для обучения будущих летчиков школа получила самолеты У-2, УТ-2, И-15, И-16. За короткое время общее число крылатых машин достигло 300 единиц.

Как и другие подобные учебные заведения ВВС страны, Батайская авиационная школа стала кузницей подготовки летчиков-истребителей.

Забегая вперед скажем, что в годы Великой Отечественной войны более 150 летчиков-серовцев будут удостоены звания Героя Советского Союза. Здесь становился на крыло В. И. Попков, впоследствии дважды Герой Советского Союза, генерал-полковник авиации, он же знаменитый «маэстро», прототип главного героя фильма «В бой идут одни старики». В батайское небо поднимал учебную крылатую машину будущий Герой Советского Союза, генерал-полковник авиации Г. У. Дольников, ставший прообразом шолоховского рассказа «Судьба человека». Выпускницами авиашколы были прославленные «ночные ведьмы», наводившие ужас на фашистов в годы Великой Отечественной войны, Герои Советского Союза О. А. Санфирова, Е. А. Никулина, Е. Д. Бершанская...

Учебная программа была насыщенной. За оставшееся до выпуска время Маресьев и его товарищи должны были овладеть техникой пилотирования днем и ночью, научиться водить звено и эскадрилью на всех высотах и в сложных метеоусловиях, на предельном радиусе действия самолета с боевым применением, вести воздушный бой одиночно и в группе. Общий налет на одного курсанта устанавливался до 150 часов.

Начались напряженные дни учебы. Теоретические занятия чередовались с практическими. Их проводили опытные летчики-наставники. Впоследствии Маресьев с большой теплотой вспоминал командира 3-й эскадрильи майора Казанского, командиров отрядов капитанов Хвостикова и Калачева, командира звена старшего лейтенанта Герасимова, которые ставили его на крыло.

В батайском небе Маресьев впервые поднялся в небо на И-16. «Ишак», «ишачок», «курносенький» — так называли тогда этот самолет-истребитель. И-16 был первым в мире истребителем-монопланом с убирающимся шасси. Испытал и дал ему путевку в жизнь легендарный Валерий Чкалов. Самолет был очень маневрен и легкоуправляем, он воспитывал в летчике «чувство самолета». Были у этой машины и слабые места, особенно в управлении. Если, например, бросить ручку, то самолет сразу срывается в юмор. Не случайно поэтому сами летчики говорили: кто хорошо летает на И-16, тот сможет летать хоть на черте с рогами. На нем Алексей и вступит в свой первый бой с асами Геринга, но все это будет впереди. Пока же стремительно, словно скоростные истребители, летели курсантские будни. Полеты, занятия, разборы заполняли все время.

Вот что писал впоследствии в своей книге «Летит стальная эскадрилья» о буднях курсантов Батайской авиационной школы ее питомец, Герой Советского Союза генерал-полковник авиации Г. У. Дольников: «Самолеты И-16 все еще считались у нас лучшими истребителями, и мечтой каждого летчика было овладеть этой сложной в технике пилотирования машиной. Особенно неподатливым был И-16 на взлете и посадке, думается, сложнее самолетов всех последующих поколений.

Эти особенности самолета мы хорошо знали, поэтому очень тщательно готовились. Но прежде чем начать полеты, курсанты должны были отработать рулежку. Для этой цели были подготовлены устаревшие, отслужившие сроки, еще со старыми моторами, самолеты И-16, да и у тех обшивку на крыльях сняли, чтобы на разбеге они не смогли взлететь.

И вот мы с увлечением рулим и “взлетаем” без взлета. Поначалу почти каждый, начав разбег в одну сторону, заканчивал его в обратную. Бывали и случаи капотирования — когда самолет переворачивался через крыло и оказывался вверх колесами. Это происходило при соответствующей ошибке и у бывалых летчиков на боевых самолетах. Тогда шутники говорили: “Перевернули вверх колесами для просушки”, а несведущие новички верили... А курсантская служба тех лет была нелегкой.

Ну вот, помнится, сопровождали мы самолеты на земле: отлетаев, каждый был обязан сопровождать за крыло машину своего товарища при выруливании на взлетную и встретить после посадки. Хорошо, когда летали сами — рулили тихо, без рывков. А иной инструктор, желая проучить курсанта, рулил с такой скоростью, что, уцепившись за плоскость, бежишь подчас, переставляя ноги в воздухе, словно в горизонтальном полете. Да еще пыль аэродромная в глаза набивается, на зубах скрипит. Хорошо сопровождать, когда отлетался, и ох как трудно летать, насопровождавшись.

После полетов мы допоздна готовили самолеты к завтрашнему дню. Под руководством механика все делали сами: не только драили машины от носа до хвоста, но и умели выполнять все тонкие работы — заплетали тросы, регулировали зазоры, меняли кольца, перебирали шасси. Уставали необычайно... Все было подчинено скорой подготовке летчиков для строевых частей».

Минуты отдыха, пусть и не часто, тоже случались. Как говорится, в бою успех, а после боя — шутки и смех. В школе работали кружки художественной самодеятельности, в одном из которых занимался Маресьев. Он хорошо играл на мандолине и был участником концертов для своих сослуживцев и членов семей офицеров.

В выходные дни наиболее успевающим курсантам, в их числе был и Алексей, выдавали увольнительные в Ростов- на-Дону. К каждому такому выходу курсанты готовились как к строевому смотру или параду. Тщательно отглаживали обмундирование, надраивали пуговицы, пряжки ремней и сапоги. Выезжали увольняемые обычно сразу после завтрака. В городе они ходили в кино, на экскурсии. Популярностью пользовался центральный городской парк. Там играл духовой оркестр, была танцплощадка. В летние жаркие дни курсанты старались попасть на левый берег Дона, чтобы искупаться и позагорать. В школу возвращались к отбою бодрыми и отдохнувшими. А утром их снова ждали классы или летное поле аэродрома.

Незаметно подоспела пора выпускных экзаменов. Это было в начале осени 1940 года. В ходе испытаний Маресьев блестяще продемонстрировал свои теоретические и практические знания, полученные в школе. Для подтверждения этих слов приведем оценки из Акта выпускных испытаний комиссии НКО курсанта Батайской военной авиационной школы им. Серова Маресьева Алексея Петровича:

История ВКП(б) — хорошо

Строевая — хорошо

Физическая — хорошо

Тактика ВВС — хорошо

Топография — хорошо

Моторы — отлично

Самолеты — хорошо

Воздушная стрельба — отлично

Теория и техника полета — отлично

Полетная практика — отлично

Парашютное дело — хорошо.

Особо члены комиссии отметили умение молодого летчика мастерски

выполнять фигуры пилотажа, качественно осуществлять взлет и скрупулезно совершать посадку.

Впрочем, обратимся к еще одному документу, хранящемуся в его личном деле. Оформлен он в виде таблицы и называется «Результат испытаний полетной подготовке курсанта 1-го выпуска Батайской военной авиационной школы им. Серова тов. Маресьева А. П.».

Всего в ходе сдачи экзаменов Маресьев совершил три полета по кругу, выполняя новые задания. Самым сложным было третье задание, где ему пришлось демонстрировать фигуры пилотажа: петлю, иммельман, штопор, виражи, бочку, развороты, перевороты через крыло... За каждый из полетов он получил общую оценку «отлично».

Успехи молодого летчика в боевой и политической подготовке,

Задание 1-е: первый полет по прямоугольному маршруту (по кругу) на самолетах И-16 и И-15			
№	Элементы полета	Оценка	Недостатки в выполнении элементов полета
1	Осмотрительность на земле и в воздухе	отлично	
2	Взлет	хорошо	
3	Подъем	отлично	
4	Развороты	хорошо	
5	Маршрут	отлично	
6	Горизонтальный полет	отлично	
7	Полет скольжение	хорошо	
8	Планирование	хорошо	
9	Посадка	отлично	
10	Пробег	отлично	
Общая оценка полета — отлично			

общественной жизни, его моральные и служебные качества нашли отражение в Выпускной аттестации: «Партии Ленина-Сталина и социалистической Родине предан. Политически развит. Морально устойчив. Бдителен. Военную тайну хранить умеет. В общественной и комсомольской работе активен. Среди массы авторитетом пользуется, волевые качества хорошие, к себе

требователен, дисциплинирован. Является примером для других. Летает уверенно, на замечания реагирует быстро. В воздухе дисциплинирован. Здоров, физически развит хорошо, строевая подготовка хорошая... Целесообразно использовать летчиком в частях ВВС РККА. Достоин присвоения военного звания «младший лейтенант»».

Сразу после экзаменов состоялся первый выпуск питомцев Батайской авиационной школы. Весь личный состав выстроился на плацу. Тут же многочисленные почетные гости из города, родственники, члены семей офицеров. В строгих шеренгах замерли вчерашние курсанты. Сверкали на солнце звездочки на пилотках, поскрипывали новенькие португепи, поблескивали сапоги, слегка колыхалось на теплом ветру Боевое знамя школы, гремела бравурная медь оркестра... В этой торжественной обстановке выпускникам зачитали приказ наркома обороны маршала Советского Союза С. К. Тимошенко от 10 октября 1940 года о присвоении офицерских званий. Военно-воздушные силы страны получили 542 новых летчика.

Алексей был счастлив, как никогда. Чувство пьянящей радости переполняло душу. Он — офицер, летчик-истребитель! В голове крутилась одна мысль: теперь бы скорее попасть в строевую часть. Однако молодого офицера ждало разочарование. Пятерки, заработанные им во время учебы, сыграли свою роль в том, что командование решило оставить его, «курсанта с отличной техникой пилотирования», в школе летчиком-инструктором. Иными словами, он должен учить будущих летчиков. Начальство исходило из того, что Маресьев умел не только отлично летать, но имел опыт работы с личным составом, обладал педагогическими способностями. Это и стало решающим фактором в определении его дальнейшей службы.

После выпуска, получив короткий отпуск, наш герой убыл в родные края. В новенькой, с иголочки, синей офицерской форме, в голубых петлицах которой красовался долгожданный вишневый «кубарь» младшего лейтенанта, Маресьев приехал в близкий сердцу Камышин. Всплеснув руками от радости, заплакала мать.

— Ну не плачь, не плачь! — успокаивал он, припадая к ее теплоте в слезах лицу.

Прежде Екатерина Никитична была против того, чтобы ее Леняка стал летчиком. А он, можно сказать, пошел против материнской воли. Впоследствии Алексей Петрович вспоминал: «Всегда понимала меня моя мама. Только один Раз в жизни разошлись мы с ней. Она никак не соглашалась с тем, чтобы я стал летчиком. Она боялась за меня. Но я не мог отказаться от своей мечты. Я стал летать. Говорят, большое мужество и стойкость нужны летчику, который один в небе сражается с врагом. Но я думаю: не меньшее

мужество нужно матери летчика, которая ничем не может помочь своему сыну, а может только смотреть в небо и ждать».

В этот приезд Алексея домой материнское сердце оттаяло. Она искренне радовалась за сына, гордилась им. Как радовались этому старшие братья! Да и соседи по улице приходили полюбоваться на красавца-летчика и заодно расспросить о том, нападет ли Гитлер на Советский Союз.

Земляков тогда особенно волновал этот вопрос, поскольку по всей Европе уже громыхали грозы войны.

Как один день пролетел и без того короткий двухнедельный отпуск, после которого Маресьев приступил к исполнению своих новых обязанностей. Еще вчера летчик-инструктор учил его технике пилотирования, а теперь он сам инструктор, главный преподаватель и воспитатель летной группы курсантов, отвечающий за их обучение, воспитание и воинскую дисциплину.

Безусловно, любая новая должность — это тоже своего рода экзамен. Справлюсь ли? Хватит ли знаний, опыта? Эти вопросы задает себе любой человек, получив повышение по службе. Не давали покоя они и Маресьеву. Ведь отлично летать и учить летать других — это далеко не одно и то же. Однако рядом были старшие товарищи, их помощь, советы, наставления помогли ему быстрее освоиться в новом качестве.

Под началом Маресьева было 12 курсантов — примерно одного возраста, но разных по уровню знаний и совершенно непохожих по характеру. Его задача как летчика-инструктора в первую очередь состояла в том, чтобы научить каждого из них летному делу. И не только. Для этого он должен был оценить способности каждого своего подопечного, к каждому найти подход, то есть изучить черты его характера, настроения и нужды. В «Памятке инструктору-летчику по воспитанию и обучению курсантов» говорилось, что «инструктор является основным непосредственным воспитателем курсантов, располагающим наибольшими возможностями воздействия на них. Он обязан воспитывать у них беззаветную преданность Родине, инициативу, смелость, дисциплинированность». Иными словами, Маресьев стал для своих питомцев и учителем, и воспитателем.

— Обучение и воспитание курсантов — это неразрывный процесс, — постоянно напоминал летчикам-инструкторам начальник школы полковник А. И. Кутасин, имевший за плечами опыт воздушных боев во время Советско-финской войны.

Маресьев был требовательным, взыскательным летчиком-инструктором. Не терпел расхлябанности, недисциплинированности, безответственности. Он постоянно находился с курсантами, обучая их тонкостям пилотирования. Отдельно занимался с отстающими. Иногда курсантам казалось, что их

командир вообще не уходил домой. Во время выездных полетов так и было. Маресьев не покидал кабину практически весь день, используя для отдыха немногие минуты, отведенные на заправку крылатой машины. Но и пока шла заправка, ему приходилось пошагово разбирать полеты курсантов. В ходе таких разборов не миндальничал, мог строго отчитать иного «летуна» за допущенные ошибки:

— Курица лучше летает, чем вы, товарищ курсант...

Но никто не обижался. В следующем полете такой курсант уже не допускал промахов, старался четко выполнить ту или иную фигуру пилотажа.

Особенно переживал Маресьев за своих «птенцов», когда они самостоятельно поднимались в небо. Не раз екало сердце, если вдруг кто-то выполнял упражнение не так. Это могло обернуться трагедией. Ведь небо не прощает ошибок. Придя домой и ложась спать, Алексей многократно прокручивал в голове прошедший летный день, анализировал действия своих подопечных. А на следующий день, как всегда, ранний подъем в 3—4 часа утра, аэродром, предполетная подготовка и нескончаемый гул взлетающих и заходящих на посадку самолетов.

В июне 1941 года в школе состоялся очередной плановый выпуск летчиков-истребителей, в числе которых были и питомцы Маресьева. Но этот первый летний месяц был и последним мирным месяцем. До начала войны оставались считанные дни...