

МАРЕСЬЕВ: «НИКАКОГО РАЗЛАДА НЕ БЫЛО»

У меня в книжном шкафу стоит много изданий 8. 1950 году. Мои сверстники читали в основном романы, рассказы, «Глади, самолеты зовут вершины сосен...» Машина развалилась на части, но мгновенно раньше Алексея вырвало из сиденья, подбросило в воздух, и упав на широкополосную бензобак ель, он соскочил на ветви в глубокий сугроб... Он... ощутил остро, жгучую боль

...люди... из...ности о...человека» Бориса Полевая. Повести о летчике, который преодолел все невыносимые страдания и, лишившись обвеса ног, сумел вернуться в истребительную авиацию, чтобы воевать с фашистскими осами. Такого в Истории никогда не было.

О нем, живом, реальном человеке, не только написана книга, но и снят фильм, и даже поставлена опера на сцене Большого театра в Москве. Он стал легендой при жизни, гордостью страны, символом героического военного времени.

Сегодняшним мальчишкам навязывают иные образы для подражания — и все больше изомынные: Шварценеггер, Ван Дам, черепашки-никия — кулачная сила, кошачья ласковость, убийственный бросок на противника. Какого? Во имя чего?

82 года исполняется нынешним маем тому широколицему, голубоглазому парню, которого писатель назвал Настоящим Человеком. Он немного потяжелел с тех далеких лет. Но полон энергии и мудрой силы его взгляд, спокойна и достойна речь. И он по-прежнему человек дела.

Я сижу в кабинете 1-го заместителя Председателя Российского комитета ветеранов войны Алексея Петровича Маресьева и слушаю его неторопливый рассказ.

Ему было три года, когда умер отец. Они остались четверком: трое братишек и мать, работавшая уборщицей на заводе в Камышине. Рос он слабым и болезненным — подругу трепала малярия, беспорядок был с суставами. А он мечтал стать летчиком. Но... медицинская комиссия в Камышине «приговорила»: — Нет, Алексей Маресьев к летной службе не пригоден! Алексей поехал в Сталинград, но и там врачи его забраковали: малярия и ревматизм, летать не сможет.

Тогда он подал заявление с просьбой принять его на учебу в Московский авиационный институт. Ему прислали вызов на экзамены.

В это время ЦК ВЛКСМ обратился к комсомольцам с призывом: Дальний Восток ждет молодых — строить город юности Комсомольск! Это была стратегическая задача, на Амуре решили построить два больших оборонных завода, один по созданию подводных лодок и крейсеров, другой по производству военных самолетов. Ячейка предложила Алексею поехать. Он на дыбы: я должен сдавать экзамены в авиационный институт в Москве,

на Дальний Восток не поеду! Мать плакала: Алеша, кадр быть с товарищами по комсомолу. И Алексей согласился. Опытный врач утешил: не горюй, на Дальнем Востоке такой климат, что все твои хвори пройдут!

Я была на Амуре, видела его красоту. Неудивительно, что и Алексей по настоящему влюбился в этот чудесный край. Помимо прочего, он действительно там вылезился. Ни одного приступа малярии, и о ревматизме забыл. Восемь месяцев работал лесорубом. Потом его перевели на строительство в город.

А как же мечта о небе? Оказалось, не отступила! Алексей стал одним из инициаторов создания аэроклуба. Самодельного. Собралось человек 70. Нашли бывшего авиационного бортмеханика, и он стал квалифицированно рассказывать ребятам, как устроен самолет. Вроде бы наивно, почти по Барто: «Движок сделан просто, он большой, как рыба-кит, а внутри такая кнопка, тронешь кнопку — полетит...» Но наивные ребята были настроены очень серьезно. Они знали, что будут летать. Разбивали повсюду старые детали от самолетов, приносили их к себе и тщательно изучали. Нестойкие отсеивались. Из 70 осталось 12, когда, наконец, аэроклуб получил свой первый самолет — «У-2». На нем и поднялись в воздух.

В 1937 году Маресьева призвали в армию. Сахалин.

12-й погранотряд. Должность механика, и никаких полетов. Алексей возмущался: в аэроклубе летал, а здесь не дают! Пришла разведка в аэроучилище в Хабаровске. Поехал. Оказалось, что училище готовят не летчиков, а авиамехаников. Он вернулся в часть. Дождался другого места, в летном училище в Чите. Прошел медкомиссию и, наконец, стал летчиком. Длинный путь через тернии! Зная, как он проходил этот путь, можно понять закономерность того, почему он сумел преодолеть в будущем нечеловеческие трудности, выходящие на его долю.

Он очень хотел попасть после училища в воинскую часть, но его оставили в Батайске инструктором. Он подготовил 12 летчиков, о чем сказал мне с гордостью. Но вот началась война. Его направили в Куйбышев получать «Як», потом на фронт. «Як» был огромным истребителем, но скорость его не превышала 450 км в час. У «Мессершмита-109» — 600 км. А воевать «Яку» нередко приходилось одному против нескольких «мессеров» — в начале войны стране очень не хватало самолетов.

4 апреля 1942 года самолет Маресьева был сбит в районе Старой Руссы. Летчик не смог выпрыгнуть с парашютом, самолет врезался в деревья. Он полз 18 дней по лесу. Без пищи, с перебитыми ногами. Многие на его месте пустились бы себе пулю в лоб — самый простой выход... Но он полз и полз, порой измеряя расстояние метрами. Алексей Петрович вспоминает:

— В книге и фильме есть неточность. Когда меня сбили, не было на мне комбинезона, не было унты. Мы их опасались: если самолет загорался, они мгновенно вольхивали, а вылезти из них было очень трудно. Поэтому я полетел в реглане (кожаном пальто). Если бы на мне были унты и комбинезон, возможно, не отморозил бы ноги — унты не пропускали воды. А так перебитые ноги были мокрыми, а по ночам становилось особенно морозно...

И еще. Не было у меня никаких душевных разладов, как показано в художественных произведениях. Это в том смысле, что Маресьев не бился головой о стенку, лишившись обеих ног. Он был собран и целеустремлен. Он знал, что будет летать на истребителе и сделает для этого все. Такой уж это был человек. Преодолевая страдания, он научился не только ходить на протезах, но и бегать, танцевать, а потом — кататься на коньках, на лыжах.

После госпитализации он «пробил» все медицинские и прочие комиссии и получил разрешение вернуться в истребительную авиацию! Совершил 86 боевых вылетов, сбил 11 вражеских самолетов. Получил звание Героя Советского Союза.

Алексей Петрович Маресьев не расстался с авиацией и после войны. Сначала был инспектором-летчиком Управления вузов ВВС, потом начальником авиационной подготовки спецшколы ВВС. Он окончил Высшую партийную школу и Академию общественных наук при ЦК КПСС, а теперь — 1-й заместитель Председателя Российского комитета ветеранов войны.



Артемида СУХАНОВА
Фото Н. МАТОРИНА