

СТОЯЛА камчатская осень. Временами моросил дождь, пронизывая холодом тело. Пришла, словно прощалась с человеком, который много лет отдал своим Камчатки, и вот сегоднш навсегда расставался с ней. Помахав рукой, Леонид Васильевич Дема скрылся в просвете двери воздушного лайнера, который должен будет унести его на Большую землю.

Герой Советского Союза Дема — человек очень трудной и необычайной судьбы, хоть и говорил он всегда, когда его спрашивали:

— Обыкновенный летчик... и судьба обыкновенная.

А так ли на самом деле?

Над Родиной бушевала война. Огненная смерть металась на полях сражений. В сталинградском небе шли непрерывные, упорные воздушные бои. Фашисты рвались к Волге. Гебельсовская пропаганда давно оповещала мир, что твердыня советской обороны — Сталинград — пал, что в канцелярию фюрера маршал Паулюс направил сосуд с волжской водой в знак победы. Но это была ложь. Советские парни стояли на смерть.

В один из зимних дней 1942 года лейтенант Дема получил задание вылететь на свободную волю. В то время уже завершалось окружение сталинградской группировки гитлеровских войск. Немцы изо всех сил пытались помочь своим солдатам, наладив постоянное воздушное сообщение. Геринг хвастался, что его воздушный мост надежнее любого чугунного. День и ночь транспортные самолеты шныряли на бреющем полете над приволжскими просторами.

Погода выдалась скверная: низкая рваная облачность с морозными осадками резко сокращала видимость. В таких условиях наши истребители летали по одному, без напарника. И немецкие «Ю-52» тоже без сопровождения и прикрытия, видимо надеясь на неустойчивую погоду. («Ю-52» — это моторный транспортный самолет, имеющий на вооружении одного верхнего стрелка).

Вот и встретился Дема с тафрицем над ничейной территорией. Раздумывать было не время. Вариант атаки созрел молниеносно, как и полагается при мгновенной реакции летчика-истребителя. Если будешь долго варить варенье, много не наваришь. Юрий «ЯК-1», выполнив свой вираж, шустро зашел в зону неуправляемого «юнкерса» и умело пристроившись в его сфере обстрела, с первой же очереди зажег его...

От такой неожиданной удачи Дема так разволновался, что еле отыскал свой аэродром. Бывало, всегда садился с первого захода, а тут только с

третьего. Командир полка недоумевал, что это приключилось с лейтенантом?

Это был первый самостоятельный сбитый самолет противника, первая заслуженная победа. До этого Дема летал на маленьких, беззащитных «ПО-2». В 1935 году он окончил аэроклуб Осавиахима, в котором потом до самой войны работал инструктором. В июле 1941 года на базе аэроклуба сформировали боевой авиаполк, который активно участвовал в битве за Москву. Дема присвоили воинское звание

сержанта, и он доставлял очень много хлопот и неприятностей оголтелым фашистам. Недаром фрицы с такой ненавистью и ужасом отзывались об этих неугомонных «русь-фанерах». 97 вылетов довелось совершить Леониду на «ПО-2», из которых 32 — в тыл к партизанам и конникам генерала Белова. И только в мае 1942 года Дема по своей настоятельной просьбе пересел на грозные истребители.

В первых воздушных схватках под Ржевом ему не удалось сбить ни одного стервятника, и вот только под Сталинградом — первая победа! Потом дело наладилось, пригляделся к товарищам, набрался боевого опыта и стал настоящим асом — грозой геринговских поскребышей.

Но самым интересным эпизодом в его жизни стал воздушный бой, который вошел в историю Отечественной войны как первый воздушный таран на малой высоте.

Дело было под Новороссийском. 8 мая 1943 года капитан Дема водил восьмерку истребителей на прикрытие наземных войск. Не прошло и десяти минут, как в ясном небе показалась группа из девяти бомбардировщиков «Ю-88» и шести «мессершмитов», которая шла на бомбежку города. Леонид, не мешкая, повел своих орлов в стремительную атаку. Жалко, что нельзя передать словами этого чувства, которое испытывает летчик, бросающийся навстречу смерти.

Немцы не выдержали дружного напора советских истребителей. Побросав беспорядочно бомбы, бросились удирать во свояси... Но тут появилась вторая такая же армада, которая шла, видимо, с тем же заданием. Дема с первых же атак за-

валил одного «мессера» и, не рассчитывая на последующую встречу, расстрелял почти весь боекомплект, хоть и был у истребителей железный закон — оставлять примерно 30 процентов на обратный путь. Мало ли что может приключиться! Но существовало и другое правило: продолжай энергично драться, несмотря на отсутствие пуль и снарядов или неисправного вооружения. Ведь противник не знает, что у тебя их нет.

По команде капитана «Яки» снова кинулись в головокру-

носятся отдельные картинки детства... Вот улыбается мать, нежно глядя по голове, а он смущенно отстраняет ее теплую руку... Несмотря на оглушительный рев двигателя, слышно, как в груди учащенно колотится сердце, может быть, отсчитывая последние удары. Фонарь кабины открыт на случай заклинивания, привязные ремни отстегнуты. Леонид готов для свершения подвига... До фашистского хвоста — дотянуться рукой. Все труднее удерживать непослушную машину. Наконец, словно током, про-

Р. Лоренц.

ЛЕТЧИК ИДЕТ НА ТАРАН

тельную атаку, не давая фашистам прицельно сбросить свой смертоносный груз. Еще пара бомбардировщиков рухнула на землю. Но врагов было много. У Демы кончился боекомплект, замолкли пушки и пулеметы, а немцы уже разворачивались и стали уходить на свою территорию. «Ну, гады! — с отчаянием подумал Леонид. — Неужели безнаказанно уйдут?» И он принял страшное решение — идти на таран. Это последнее, что может сделать храбрый человек, долг которого перед Родиной выше, чем его собственная жизнь. Таран — это по существу самопожертвование. Десять шансов из ста, что останешься жив. И капитан, определив жертву, стал заходить в хвост ведущему «юнкерсу». Фашисты, почувствовав смертельную опасность, на полном форсаже двигателей, со снижением, попытались оторваться от советского истребителя, но он неминуемо продолжал сближаться. Вот уже совсем близко до хвостового оперения «юнкерса», но турбулентная струя воздуха неистово болтает легкий истребитель, стараясь перевернуть его на спину.

Лицо и глаза заливают горячим потом. В комок собраны воля и нервы. Вот передовые позиции остались позади. Под крылом земля, занятая фашистами. Он мельком бросает взгляд на приборную доску — высота 200 метров. Это значит, что выпрыгнуть на парашюте не удастся. Слишком мало пространство для выполнения купола. Это значит, что шансов на благополучный исход почти не осталось. Но враг уходит, и его надо уничтожить, хотя бы ценою своей жизни — таков долг настоящего воина, настоящего патриота Родины.

В голове бессознательно про-

низывает мозг: пора! Точный, резкий удар по стабилизатору — и «Ю-88», не успев перевалиться через крыло, сходо врезаются в землю.

Победа!.. Но, получив сильный удар, истребитель начинает трясти, как в бешеной лихорадке. При таране отлетела лопасть воздушного винта, а остальные две загнулись на концах, как заporожские усы. «Ячек» почти неуправляем, но капитан ухитряется развернуть раненую машину на свою территорию и, едва перетянув передовую, плюхается боком на голый склон горы. От грубого приземления Дема теряет сознание... К загоревшемуся истребителю со всех ног спешат наши солдаты. Вызволив капитана из кабины, они спасают ему жизнь.

Через несколько дней, оправившись в госпитале от ушибов и сотрясений, Леонид снова счастливо улыбался, глядя на весенний лучик, который безмятежно играл на оконном стекле. Да, он случайно остался жив.

В истории военной авиации было совершено три воздушных тарана впервые: это высотный — летчиком Катричем, ночной — Талалихиным и таран на малой высоте (самый опасный) Леонидом Демой. Во всех трех случаях герои остались живы.

Не прошло и двух месяцев, как Леонид снова находился в строю боевых друзей, продолжая громить ненавистного врага. Советская Армия победоносно наступала. Дема имел на личном счету уже 16 сбитых самолетов. Но война — это не увеселительная прогулка в лазоревом небе... И на двести тридцать втором боевом вылете ему не повезло.

[Продолжение следует].

ЛЕТЧИК ИДЕТ НА ТАРАН

[Продолжение. Начало в № 58].

При патрулировании на передовой немецкая зенитка случайно угодила прямо по истребителю командира. Снарядом разворотило бензобак и «Яша», объятый пламенем, устремился к земле.

— Прикройте! — только и успел крикнуть по радио раненый Дема. Пламя ворвалось в пилотскую кабину, безжалостно облизывая руки и лицо летчика. Едкий дым застилал глаза... Леонид, ничего не видя перед собой, лихорадочно шарил по борту, тщетно пытаясь нащупать ручку сброса фонаря кабины, чтоб выброситься на парашюте. Кожу стянула нечеловеческая боль. Но Дема упорно продолжал бороться за жизнь. Еще несколько ужасных секунд — и он скорее почувствовал, чем услышал, оглушительный взрыв... Потом полоснула уши холодная тишина, и летчик ощутил невесомость свободного падения... Это взорвался его истребитель, разлетевшись на куски в воздухе. Дему каким-то чудом выбросило из самолета.

Но как все это произошло, потом рассказывал его ведомый Володя Сидоров. Через несколько мгновений Леонид, немного опомнившись от морозного воздуха и поняв, что произошло, нащупал правой рукой на левой лямке парашюта вытяжное кольцо

и резко его рванул. И вот второй раз, хоть обгорелый и раненный — остался жив! Опять госпитальные койки, бесконечные хлопоты врачей, опять добрые нежные руки медицинских сестер и... Дема снова в боевом строю, только теперь уже не на грозном скоростном истребителе, а на прежнем беззащитном «русь-фанер». Медицинская комиссия категорически запретила ему садиться на скоростные пилотажные машины.

О подвигах и жизни такого человека, как Дема, можно писать много. В одном очерке возможно подытожить только боевой путь: это аэроклуб, фронт, полк ночных бомбардировщиков, жаркие бои за Москву, бомбежки скоплений врага, станций, складов, автоколонн. Ночные посадки у партизанских костров в тылу у врага. Потом истребитель. Сталинградское небо. Первый сбитый фашист. Радость победы. Ростов, сраженья за Кубань, Новороссийск. Наконец, первый в истории таран на малой высоте. Ранение. Госпиталь. Белгород. Миргород и освобождение Киева. Бои за Тернополь, Проскуров, Львов. Опять ранение. Госпиталь. Снова боевые полеты. Взрыв в воздухе. Парашют. Тяжелое ранение. Обгорелое лицо. В третий раз госпиталь. И снова десятки боевых вылетов на ПО-2. — Так и текла жизнь. Одним

словом, обыкновенная биография летчика-фронтовика.

Так закончил свой рассказ Леонид Васильевич, когда однажды мне довелось с ним побеседовать на эту тему.

После войны фронтовики переключились на мирный труд, на восстановление разрушенного народного хозяйства страны. Но расстаться с родным небом — было выше его сил, и он поступил летчиком в авиацию «Дальстрой», а затем в аэрофлот. На гражданские тихоходные самолеты медицина дала ему допуск.

В июне 1956 года приказом начальника Дальневосточного управления из Сеймчана Дема был переведен на Камчатку командиром авиаотряда. Вместе с ним перевели и Гончарова В. М., тоже бывшего ветерана войны. Отряд был небольшим, но хлопот доставлял много. Трудно шло авиационное освоение Камчатского полуострова. Суровый климат, слабая метеорологическая освещенность, отсутствие аэродромной сети и прочие естественные трудности создавали определенное рабочее напряжение.

Львиную долю труда и времени Леонид Васильевич отдавал производству. Он с головой уходил в работу, и чем она была трудней, тем больше доставляла ему морального удовлетворения. Он не имел привычки пря-

таться за чужую широкую спину. Фронтовики всегда привыкли смотреть опасности в лицо, этому их научила война. До сих пор жители Корякского национального округа с глубокой благодарностью вспоминают этого скромного человека, который вложил немало труда и энергии в организацию воздушных перевозок в этом отдаленном уголке Камчатки. Дема сам прекрасно владел авиационной техникой. Летал на самолетах АН-2 и ЛИ-2. Недаром у пилотов бытовала заслуженная похвала, когда кому-то удавалось неслышно притереть самолет к земле, — «посадка по-демовски» или «демовская посадка». Чтоб заслужить такую похвалу надо быть не просто пилотом, а виртуозом, обладающим природным талантом.

Дема трижды избирался депутатом областного Совета от Корякского национального округа. Ему часто приходилось выступать перед избирателями, выполняя их наказы. А делал он все очень добросовестно, попартийному. Вообще Леонид Васильевич был на редкость не только скромным человеком, но и строгим, требовательным командиром, причем до предела справедливым, за что его по-настоящему ценили и уважали подчиненные. Пройдя суровую школу войны, он не мог быть другим, не имел права поступать иначе. Это был настоящий большой командир, который никогда не отступал перед трудностями, не выискивал легкой жизни и не боялся личной ответ-

[Окончание на 4-й стр.].

ЛЕТЧИК ИДЕТ НА ТАРАН

[Окончание. См. стр. 3].

ственности. Он мог любого поставить на свое место, независимо от ранга и служебного положения. Кроме этого, он был прямолинеен и абсолютно бескорыстен.

Однажды диспетчер аэропорта Сергеев дал разрешение вертолетчику Домарову Н. Д. сесть с тяжелобольным на стадионе в городе, поближе к больнице. Дема тут же, узнав о грубом нарушении инструкции, вначале поругал Домарова, а затем, сменяв гнев на милость, про себя заключил, что диспетчер и пилот поступили правильно, по-человечески и взял всю вину перед вышестоящим начальством на себя.

В другой раз Леонид Васильевич вылетел на самолете ЛИ-2 в Каменское. В составе экипажа находился пилот Макаров, бортмеханик Карташов и борт-радист

Леншин. Но в Каменском по погодным условиям приземлиться не пришлось. Приняли решение возвратиться с Тилички, но и тут погода резко ухудшилась. Тогда пошли в Оссору, но и Оссору прикрыло туманом. Горючее на исходе. Дальше лететь некуда. Вдруг в разрывах тумана Дема увидел косу. И он принял командирское решение посадить самолет на этот открытый кусочек земли. Мастерство, хладнокровие и трезвый расчет привели к благополучному исходу.

Или рейс в Соболево. Весной, когда началась распутица, он не имел права заставить лететь подчиненных. Он полетел сам. Детали рассказывать не стоит, но погода и условия полета оставались весьма сложными и требовалось не только летное мастерство, но и сознание огромной ответственности за положительный исход полета.

Случалось и комическое. Раньше самолеты закреплялись персонально за каждым пилотом. Короче, у каждого был «свой» самолет и «свой» техник. И вот залезает в кабину пилот Потайчук и вдруг как заорет во все горло на техника:

— Это какой дьявол летал на моей машине? Я ему башку сверну!

А тут неподалеку стоял Дема, который, услышав вопли, неспеша подошел к борту самолета и говорит:

— Я летал. А что случилось?

— Ну и как, товарищ командир, машина? — покраснев до корней волос, не расстерявшись, спросил тот. Дело в том, что педали управления в самолете

подгонялись по росту пилота. Дема был намного выше Потайчука, вот тот и заорал, обидевшись на эту разницу.

— Да ничего, машина, машина, — шутя ответил Леонид Васильевич, делая вид, что не слышал последней фразы.

Жил Дема с семьей в городе Петропавловске на улице Ленина. Жена Вера Дмитриевна работала главврачом в больнице. Детей у них своих не было. А понимаете, что за жизнь без детей? Вот и взяли они воспитание сразу двоих — Володю и дочку Надю. Забот прибавилось, зато и радости стало больше. Шли годы, и время брало свое. Все чаще и чаще сказывались ранения, а тут язва желудка прицепилась, врачи категорично посоветовали сменить климат. И вынужден Леонид Васильевич навсегда оставить камчатскую землю.

...Откатали от лайнера трап, потащила буксирная машина самолет на запуск. А провожающие все смотрели на иллюминатор, где продолжал улыбаться Герой Советского Союза Леонид Васильевич Дема, верный своей замечательной Родине.

Р. ЛОРЕНЦ
ветеран Великой
Отечественной войны