

**Андрей Леонидович Мартьянов**

**Легенды авиаторов**

**Игровые сказки - 2**



## 51. Небесный разведчик



Майор Штюльпнагель потряс в воздухе какими-то бумагами. Вахмистр Герман Вольф глядел на него с подчеркнуто безразличным видом.

— У меня тут отчеты! — сообщил майор. — Думаете, я ничего не учитываю? Я все учитываю! Почему вы дважды отказывались брать «Скайрайдер»?

Вольф молчал.

«Карлсон» наступал на него как тяжелый танк.

— Я жду ответа, — зловеще произнес майор.

— Потому что русский младший лейтенант, герр Василий, брал Ju.87 и клялся сбить меня, — сказал Вольф.

Это была самая «верхушка айсберга»: он с товарищем младшим лейтенантом спорили относительно так называемых «переходных войн».

Спорили долго, время от времени вступая в бой на самых разных самолетах.

Вася считал, что «переходные войны» — вроде конфликта в Алжире в пятидесятые, — предоставляют уникальный случай испытать в единоборстве технику разных эпох.



«Ты сам подумай, ведь тогда массово применялись одновременно самолеты времен Второй Мировой и новая реактивная техника!» — увлеченно говорил Вася.

«Мы и так можем здесь сражаться на самолетах разных эпох, — возражал Вольф. — Что ты так уцепился за эту войну в Алжире? Родственники у тебя там были, что ли?»

«При чем тут родственники... — сердился Вася. — Я о другом. Тогда реально все обстояло как у нас на сервере, вот что захватывает!..»

Вольф упорно отказывался брать Douglas Skyraider. Не лежала у него к этому душа.

— Чтобы я больше этой брезгливости не видел! — сказал под конец Штюльпнагель. — Летать на всем, что летает! А то я приду к выводу, что вы, вахмистр, лентяй.

Майор устремился прочь.

Внезапно один из кустов на краю летного поля зашевелился, то, что издали выглядело как огромный валун, ожило, и открылся желтый глаз Горыныча.

— Что это было? — осведомился Горыныч.

— Карлсон прилетал, — сообщил Вольф. — Он уже улетел. Точнее, убежал. Распекал меня за лень и нерадивость.

— А ты правда ленив и нерадив? — изумился Горыныч. — Надо будет и мне пораспекать тебя. А то разленились тут! Разнерадивились, понимаешь ли!.. Кстати, а что ты сделал?

— Чего я не сделал, — поправил Вольф. — Не захотел летать на «Скайрайдере».

— Ну и напрасно, — огорчился Горыныч. — Задал бы перцу этому перцу Васе.

Он выждал паузу, но Вольф даже не засмеялся.

— Между прочим, я применил игру слов, — с нажимом произнес Горыныч. — Мог бы хотя бы улыбнуться.

— Русские шутки до немцев плохо доходят, — вывернулся Вольф. У него было мрачное настроение.

— Ладно, — великодушно согласился Горыныч. — Прощаю. Вот идет мистер Хопкинс. Давай у Хопкинса спросим про «Скайрайдер».

— Почему именно у Хопкинса?

— Машина американская, вот почему... Эй, Билл! Билл! — прокричал дракон.

— Звучит зловеще, — штаб-сержант, улыбаясь, подошел к беседующим. — Видел Штюльпнагеля, он бормотал что-то про гауптвахту, куда в старые времена закатал бы всех бездельников. Это он о ком говорил?

— Обо мне, — сказал дракон. — Его только техника безопасности и останавливает. Согласно ТБ, огнедышащих змеев нельзя сажать в закрытые помещения.

— Логично, — кивнул штаб-сержант. — А что за самолет?

— Здесь нет самолета, — ответил Горыныч. — Здесь только летающий дракон, одна боеготовая единица.

— Да ладно вам, — покачал головой Хопкинс, — вы ведь о самолете спорили?

— «Скайрайдер», — ответил Вольф.

— И что с ним не так? — поинтересовался штаб-сержант.

— Не знаю. Ты мне скажи.

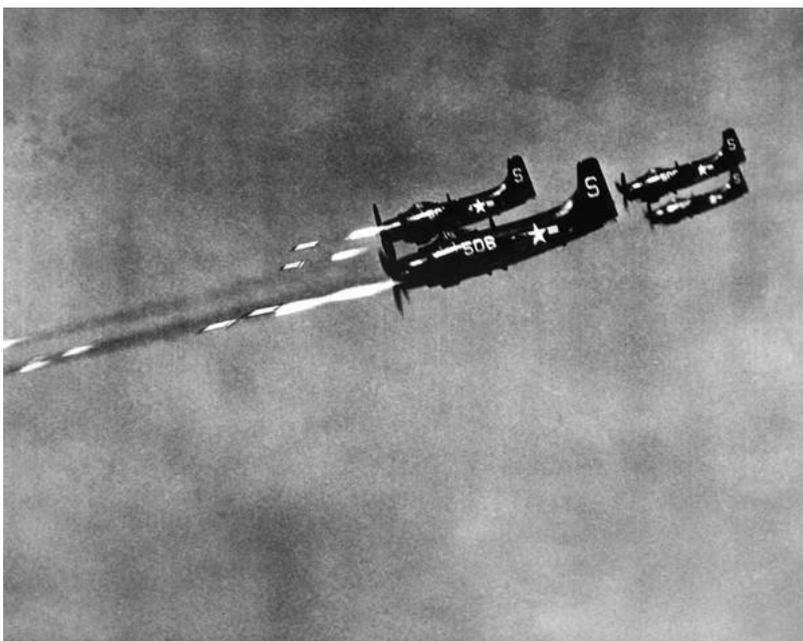
— Палубный штурмовик, — Билл пожал плечами. — Первый раз взлетел 8 мая 1945 года. В какой-то степени очень не вовремя. Но только не для фирмы «Дуглас». Как известно, «Дуглас» поставляла палубные самолеты американской авиации. Двухместные пикирующие бомбардировщики «Dauntless» и трехместные торпедоносцы «Devastator». Машины хорошие, но к середине войны устарели.

— И что предприняла фирма «Дуглас»? — спросил Вольф.

— Ничего, — ответил Хопкинс. — Эту фирму вытеснили другие. «Дуглас» пыталась восстановить свои позиции. Война создает особые условия: требуются все новые и новые конструкции, работа идет интенсивно, все кипит, бурлит и видоизменяется.

— Билл, не трать время на очевидное, — перебил дракон.

— Ладно, — Хопкинс вздохнул, собираясь с мыслями. — В общем, когда американцы захватили господство в воздухе над Тихим океаном, надобность в сильно защищенных самолетах отпала сама собой. Потребовались универсальные одноместные боевые машины, способные атаковать корабли противника — бомбами с пикирования, торпедами с горизонтального полета на малой высоте. Фирме «Дуглас» просто повезло: их ведущий конструктор отдела перспективных разработок Эдвард Хайнеман находился в Вашингтоне, когда принималось это решение. Насчет одноместных истребителей, я хочу сказать.



— То есть, они оказались в нужном месте в нужное время, — уточнил Вольф.

— Я побоялся тратить время на утверждение очевидного, — съязвил Хопкинс, — но раз это говоришь ты, то да, именно. В нужном месте в нужное время. Собравшись в отделе, Эд и еще несколько конструкторов «Дугласа» за один вечер начерно подготовили новый проект. А утром Хайнеман с наброском появился в отделе морских авиационных систем. Мол, я тут мимо случайно проходил, а в кустах стоял рояль... Одноместный пикирующий бомбардировщик-торпедоносец фирмы «Дуглас», предоставленный так вовремя, понравился военным. Они одобрили проект и включили его в список конкурсных.

— А дальше наша «Золушка» обошла в конкурсе красоты всех своих злых сестер? — подсказал Горыныч The Zmei.

— В общем, да, — кивнул Билл. — Наряду с другими «Золушками», этот проект получил добро. Военные сначала заказали свыше шестисот самолетов, но потом война пошла на убыль, заказ отменили, но не аннулировали. Как-то так. Мол, сделайте сначала двадцать опытных образцов, а там посмотрим.

— Энтузиазма такие вещи не прибавляют, — заметил вахмистр.

— Да ладно, — Билл Хопкинс усмехнулся, — они же получили время и деньги на доработку проекта, а конструктора хлебом не корми...

Дракон мечтательно опустил веки.

— Да уж, — вставил он. — Я бы там покопался, в их проекте.

— Конечно, руководство фирмы хотело успеть выпустить свой самолет еще до конца войны, — добавил штаб-сержант, — поэтому ворон не ловило. Хайнеман со своей группой — главным инженером фирмы Лео Девлином и ведущим аэродинамиком Джен Рут — разработал практически новый самолет. Топливный бак емкостью 1330 литров размещался в центре тяжести самолета. При такой схеме выработка топлива не влияла на центровку машины. Под фюзеляж можно было подвешивать стандартный топливный бак емкостью почти в шестьсот литров.

— То есть у машины была хорошая дальность полета, — «перевел» Горыныч.

— Я это и говорю, — кивнул Билл. — Подвесное вооружение располагалось на трех пилонах: под фюзеляжем и в корневой части крыла. Причем эти пилоны еще и защищали самолет при вынужденной посадке с убраннным шасси.

— Удобно, — согласился Вольф.

— Самое удобное в этом самолете была кабина пилота, — подхватил Хопкинс. — Она считается самой совершенной для своего времени. Двигатель планировали поставить «Cyclone» мощностью в две с половиной тысячи лошадиных сил. Но двигатель застрял на стадии испытаний, так что самолет получил другую модель того же «Циклона», мощностью чуть поменьше.

— Самолет же опоздал на войну, — сказал вахмистр. — Какой в нем был смысл?

— Смысл тот, что война всегда где-нибудь да ведется, — ответил Билл. — Конечно, в мае сорок пятого простые люди об этом не задумывались. Но военные продолжали работать. Хочешь мира — готовься к войне. Пока праздновали победу над Гитлером, в штате Мериленд на испытательном полигоне ВМС велись работы над самолетом. В конце концов, он стал лучшим палубным бомбардировщиком, когда-либо испытывавшимся на полигоне Патаксент Ривер. Это мнение пилотов.

— Погоди-ка, — вмешался дракон, — но ведь война закончилась. К какой бы новой войне ни готовились, вряд ли финансирование очередного бомбардировщика было щедрым.

— Оно вообще прекратилось, — сознался Билл. — Производство боевых самолетов было остановлено через сутки после окончания боевых действий. Говорят, стоимость отмененных контрактов составила больше восьми миллиардов долларов. Тридцать тысяч недостроенных самолетов отправили на слом.

— А «Дуглас»? — спросил Вольф.



— «Дуглас» удержал заказ приблизительно на триста самолетов. По тем временам — очень повезло, — кивнул Билл. — К концу 1945 года было построено 25 самолетов. Чтобы вытеснить конкурентов, «Дуглас» представило свою продукцию в качестве универсала: эта машина способна была решать все задачи, стоящие перед палубной ударной и вспомогательной авиацией: самолет-разведчик, самолет для радиоэлектронной борьбы, самолет радиолокационного обнаружения и дозора, ночные бомбардировщики, палубные штурмовики... В феврале 1946 года этот самолет окончательно получил наименование «Скайрайдер». Их действительно очень много вариантов.

— И когда состоялся первый реальный полет? — поинтересовался Вольф.

— 5 ноября 1946 года, — ответил Билл. — С тех пор и до середины семидесятых «Скайрайдер» оставался в строю. Его постоянно видоизменяли и модернизировали, приспособляли к новым и новым целям. Один из них разработали специально для войны в Корее: закрыли лобовую часть фонаря бронестеклом, установили автопилот, чтобы облегчить летчику пилотирование в длительных полетах, увеличили количество крыльевых пушек до четырех.

— Ясно, — вздохнул дракон.

Билл продолжал:

— Была серия двухпушечного трехместного ночного штурмовика с мощным прожектором, а в сентябре шестьдесят второго появился арктический вариант с противообледенительной системой крыла.

— А что Алжир? — спросил Вольф. — Для Алжира тоже строили специальные варианты?

— Предоставили Франции партию в сотню «Скайрайдеров» — штурмовиков, — ответил Билл. — Доработали немного, установили на все самолеты дополнительное оборудование, чтобы использовать французское подвесное вооружение. Вообще принято считать, что «Скайрайдер» — лучший самолет для борьбы с партизанскими формированиями.

— На сервере нет партизанских формирований, — упрямо сказал Вольф.

— А представь себе, если бы были! — азартно подхватил Хопкинс. — Основное назначение такого самолета — уничтожение наземных объектов при поддержке наземных войск.

— И при чем тут сражения в воздухе? — настаивал Вольф.

— При том, что самолеты противника, конечно же, не хотят, чтобы ты уничтожал наземные объекты, — сказал дракон. — Это очевидно. Когда какой-нибудь дракон, предположим, намеревается снести с лица земли какой-нибудь замок... и у людей под рукой имеется собственный дракон, который согласен этот замок оборонять от атаки с воздуха...

— Вы все еще здесь и чешете языками? — Как из-под земли перед ними вырос майор Штюльпнагель. — Товарищ Вася на Ju.87 уже парит в небесах, как сокол, и ищет, кого бы ему закогтить. И, между прочим, всю насмехается над теми, кто все еще ползает по земле. Так что, герр Вольф, я хочу, чтобы вы взяли «Skyraider» и показали этому сталинскому соколу, почему, как это говорят русские, Funt Licha.

© А. Мартьянов. 15.12. 2012.

## 52. Слишком много самолётов



Товарищ младший лейтенант Вася находился в офицерском клубе. Играл маленький оркестрик, но танцы пока не начинались. Вася созерцал каплю коньяка на дне квадратного хрустального бокала.

— Это кто придумал так наливать? — спросил он, ни к кому в отдельности не обращаясь.

— Сервировка имеет большое значение, — послышался голос.

Вася повернулся на звук и увидел незнакомого офицера с веснушками на лице.

— Простите, что имеет большое значение? — переспросил Вася. — Я не расслышал.

— Сервировка, — охотно пояснил незнакомец. — Следует учитывать, что каждый офицер может быть внезапно приглашен на завтрак к королеве. Поэтому манеры...

— Что? — окончательно растерялся товарищ младший лейтенант. — К какой королеве? Английской, что ли?

— Именно, сэр, — прозвучал ответ. — Позвольте представиться: флайт-лейтенант Уилберфорс Гастингс.

— А я Вася, — сообщил Вася.

— Весьма приятно. — Флайт-лейтенант откозырял. — Позвольте?

Вася кивнул, и Гастингс присел за его столик.

— Это я взял на себя смелость доставить сюда нормальные стаканы, — сообщил Гастингс.

— На чем успели полетать? — поинтересовался Вася.

— Я прибыл на «Гладиаторе», — поведал Гастингс. — Пытался сейчас посоветоваться с опытными... э... товарищами, — он выделил последнее слово, — но у каждого свое мнение. Обычно я задаю вопрос о качествах того или иного самолета, и если мой вопрос слышит более одного летчика, то вскоре уже я остаюсь совершенно забытым, а кругом бурно спорят и даже ссорятся.

— Печально, — кивнул Вася. — Нет, Гастингс, серьезно, я вам сочувствую. Выбор, да еще при ограниченных средствах, — вы ведь у нас недавно? — дело совсем непростое.



— Вчера, например, я имел неосторожность вступить в дискуссию с Frau Leutnant Брунгильдой Шнапс, — сказал англичанин. — Она была не одна, а в компании с японским капитаном. Эта дама просто фонтанировала информацией. У капитана, впрочем, имелись собственные версии, и он высказывал их очень резко.

— А о чем шел спор? — спросил Вася.

— Об участии авиации в конфликте на реке Халхин-Гол. Я как-то не думал раньше, что это был такой уж важный конфликт.

— Для Советского Союза — вполне себе важный, — возразил Вася. — Гражданскую войну в Испании называют чем-то вроде «репетиции» Второй Мировой. И того хуже — «полигона», где испытывалось новое оружие.

— А разве не так? — Англичанин пожал плечами.

— Как ни назови, это война, — отозвался младший лейтенант. — И у каждой войны — какие-то свои особенности. Например, на Халхин-Голе было очень много самолетов.

— Мне казалось, — поведал Уилберфорс Гастингс, — что самые крупные воздушные бои были все-таки во время «битвы за Англию» в 1940 году. Когда наша героическая авиация...

— Знаете, Гастингс, — перебил Вася, — я совершенно не хочу умалять значение «битвы за Англию» или посягать на героизм английских летчиков. Но то, что происходило в небе над Халхин-Голом — такого вообще раньше никогда не было. Да и потом случалось нечасто. А это было за год до «битвы за Англию». В небе находилось одновременно до трехсот самолетов!

— Я плохо помню историю данного конфликта, поскольку Англия не принимала в нем участия, — признал Гастингс. — Кажется, там японцы побеждали?

— Это как сказать, — надулся Вася. — В первые три месяца — да, самураи давали прикурить. Но потом мы, как и всегда, победили.

— Россия не всегда побеждала Японию, — напомнил Гастингс. И, обратив внимание на выражение Васиного лица, тотчас извинился: — Прошу прощения, сэр. Я должен был подумать о том, что вас это заденет.

— Правда может ранить, но не может оскорбить, — пробурчал Вася.

— Звучит по-самурайски, — улыбнулся Гастингс.

— Когда вы так улыбаетесь, Гастингс, вы похожи на лошадь, — не выдержал товарищ младший лейтенант.

— Оу, — невозмутимо отозвался англичанин, — но это неизбежно. Я из дворянской семьи, а каждый дворянин просто обязан походить на собственную лошадь.

— Ваш английский юмор сбивает меня с толку, — предупредил Вася. — Он на то и рассчитан? Это такое секретное оружие Великобритании?

— Ну что вы, сэр! — притворно возмутился Гастингс. — Напротив! И я хотел бы услышать вашу версию истории.

— В общем, таких грандиозных воздушных боев, как тогда в Монголии, раньше не бывало, — заговорил Вася, постепенно успокаиваясь. — Цифры, конечно, не могут считаться абсолютно точными, но самолетов с обеих сторон участвовало почти полторы тысячи. Случалось, одновременно в воздухе находилось до семисот самолетов. наших и

японских. А участок, над которым все это происходило, — совсем маленький, километров семьдесят. Вот и считайте.

Гастингс прикинул в уме:

— Выходит по десять-двенадцать самолетов на километр фронта.

— Что скажете? «Битва за Англию»? — прищурился младший лейтенант.

— О «битве за Англию» потом как-нибудь поговорим, — обещал Гастингс. — Там было много славных эпизодов. И много настоящих асов.

— Вот эти все «асы», «короли воздуха»... — вздохнул Вася. — Чем больше про них слышу, тем больше разбирают сомнения. Не то чтобы я, опять же, сомневался в героизме летчиков, вовсе нет, но цифры обычно не сходятся. Мне жаль это признавать, однако и советские, и японские данные называют нереальное число потерь. В боевых действиях принимало участие меньше самолетов, чем объявлено сбитыми.

— Но как такое возможно, сэр?



— А во время «битвы за Англию» подобных вещей не случилось?

— Мы говорим сейчас о Халхин-Голе, — напомнил Гастингс. — Будьте джентльменом.

— Постараюсь, — буркнул товарищ младший лейтенант. — Ну как такое возможно? Да очень просто. Никакого подтверждения, что самолет реально сбит, от летчика не требовали. Писали обычно — «по донесению личного состава». А что там видел личный состав? Сбитым считался самолет, который «беспорядочно падал вниз и скрылся в облаках».

— Так и что же? — настаивал Гастингс. — Почему бы такому самолету не быть сбитым?

— Я вам объясню свой взгляд на эти вещи, — кивнул Вася. — Смотрите. Что изменилось в самолетах по сравнению с Первой Мировой?

— Что? — спросил Гастингс.

Вася поднял палец:

— В первую очередь — живучесть. Скорость. Дистанции воздушных боев. То, что ваши предки-рыцари называли бы «оборонительным вооружением».

— А разве пулеметы?.. — начал Гастингс.

— Перехожу к этому, — кивнул Вася. — Вооружение истребителей осталось практически прежним: два-четыре пулемета винтовочного калибра. Прицельные приспособления если улучшились, то ненамного.

— Позвольте, сэр, а пушки? Были же пушки?

— На И-16, — подтвердил Вася. — Их использовали в качестве штурмовиков. То есть, каков итог? Таков: процент попаданий снизился, ущерб от попаданий — тоже. Был случай, сел «ишак» — в нем насчитали восемьдесят пробоин. И ничего! Через день опять взлетел. То есть, пилот видит, как пулеметная очередь прошивает вражеский самолет, как самолет пикирует. Отсюда делается вывод: враг сбит. Японцы, кстати, умели имитировать беспорядочное падение...

— Это они ловко, — согласился Гастингс.

— Они вообще были ловкие ребята, — признал Вася. — Не отнимешь. В начале конфликта наши проигрывали им по всем статьям: уровень подготовки у японцев был выше. Что у них особенно здорово — так это как они были обучены групповому бою. В групповом бою какой принцип важен, знаете?

Гастингс поднял брови, демонстрируя желание услышать ответ как можно скорее.

— «Бей не того, кто бьет тебя, бей того, кто бьет твоего товарища», — закончил Вася. — Если ты в состоянии бросить свою жертву недобитой и помчаться выручать товарища, то, считай, битву вы выиграли. Дальше. Что делали самураи?

— Вы хотите поговорить об их тактике? — вежливо уточнил Гастингс.

— Если вам угодно, сэр, — подхватил Вася. — Тьфу, эта англомания заразна... В общем, летят самураи. Они чего хотят? Хотят они преимущества в высоте. При виде большой группы вражеских самолетов в атаку не бросаются, выслеживают одиночек. Видят одиночку, дают очередь — и обратно в строй. Если их строй разбить, всегда идут вверх. И что особенно важно — стреляют из любого положения. И хорошо стреляют. Был у них прием — разойдутся с советским истребителем на встречных курсах, выполняют полупетлю и открывают огонь сзади-сверху прямо из перевернутого положения. А? Наших в те годы такому трюку даже не учили.

— А у вас как? — спросил Гастингс.

— У нас... Ошибок много делали, — горестно признал Вася. — Учили индивидуальному бою отдельных самолетов, а групповым боям не учили. А на Халхин-Голе постоянно приходилось сталкиваться с большими группами. Потом ситуация переломилась — срочно прислали из Москвы группу опытных летчиков, молодых пилотов обучали прямо на месте.

— Я так понимаю, русские, как всегда, победили благодаря неисчерпаемым ресурсам своей большой страны, — сказал Гастингс. — Численный перевес, что ни говори, — огромная сила. — И помолчав немного, прибавил: — Простите, сэр, но вы сами говорили, что правда не может быть оскорбительной.

— Это правда, — нехотя признал Вася, — но не вся. Давайте уж будем точными. Численное превосходство вовсе не является автоматической гарантией победы. Вот вам пример, для меня лично болезненный: 22 июня 1939 года, — дата очень мрачная во всех отношениях, — у советских летчиков был пятикратный численный перевес, а все-таки мы проиграли. Нет, одной массы мало, требуется еще и умение.

— Я знаю, что у Советов были И-16, — заметил Гастингс. — А еще что?

— Р-5 — в вариантах штурмовика и разведчика, — сказал Вася. — И-15 бис, СБ... И-15 бис был вообще машиной устаревшей, проигрывал японским истребителям по всем параметрам, да и летал медленно. Но именно этот самолет, да еще И-16 были основными на Халхин-Голе до июля. Потом на их место пришли «Чайки». Раций, например, на истребителях не было, только на бомбардировщиках. В истребительной авиации команды подавали по старинке — визуальными сигналами. Крыльями покачал, руками помахал. А наведение с земли — вообще слезы: выкладывали белые полотнища ткани в форме стрелы. Куда стрелка показывает — туда лететь.

— А у японцев? — поинтересовался Гастингс.

— Главный тогдашний японский самолет — Ки-27 Накадзима.

— «Нэйт»? — переспросил англичанин.

— Она, — подтвердил Вася. — Вообще трудный для противника самолет. Обычно всегда забирался выше советских. От И-16 предпочитал уходить по набору высоты, потому что на пикировании оторваться от «ишак» не мог. Но тут другая засада: Ки-27 на выходе из пике давал меньшую просадку. «Ишак» тяжелее, он более инертный. Гонится за Ки-27, пикирует... и не успевает выйти, врежется в землю. А самурай поднимается. Правда, случалось, у Ки-27 при резком выходе из пике отлетали крылья. Так что они предпочитали лучше подниматься в небо, чем падать к земле.

— А советская «Чайка»?



— «Чайка» — биплан. Скорость у нее повыше, чем у И-15 бис. Отчасти — за счет убирающихся шасси, отчасти — из-за более мощного и высотного мотора. Но маневренность у «Чайки» была значительно хуже, чем у Ки-27. И к тому же «Чайка» «рыскала». Плюс — плохой обзор вперед. Японцы это быстро поняли и не боялись атаковать спереди, а вот на «ишаки» обычно в лобовую не заходили. Хуже всего было, если в полете случался обрыв несущих лент расчалок. В общем, летчики начали бояться летать на «Чайках». Да и вообще, истребитель-биплан — это для тридцать девятого года анахронизм.

— Так на чем, в результате, сражались «Советы»?

— Будем так считать, на И-16. Двигатель только другой установили, более новый, М-62 вместо М-25В. Причем меняли прямо на полевых аэродромах. Да, и вот еще! — оживился Вася. — Под крылья И-16 начали подвешивать неуправляемые реактивные снаряды.

— То есть, ракеты? — уточнил Гастингс.

— Именно. В начале августа в Монголию прибыла пятерка новых И-16, экспериментальных. Пилотов этой группы называли «звонарями» — по имени командира, капитана Звонарева. По каждой консолю крыла у новых машин были установлены по четыре рельсовых направляющих для пороховых ракет РС-82 калибра 82 миллиметра. Двадцатого августа дали первые залпы по вражеским истребителям. Всего они провели четырнадцать воздушных боев.

— Эффективно? — осведомился Гастингс.

— Сейчас уже точных цифр не установить, — откликнулся Вася. — Да и тогда это было затруднительно. Радиус поражения у РС-82 был довольно широким, но имелся существенный недостаток — большое рассеивание и отсутствие на ракете дистанционного взрывателя. От летчика требовалось точно определить расстояние до цели, не то ракеты взрывались впустую. Кстати, японцы так и не поняли, что русские

применяют ракетное оружие. Они думали, что нам удалось установить на истребители артиллерийские орудия крупного калибра, которые, к тому же, стреляют трассирующими снарядами.

— Ну так почему же на Халхин-Голе русские победили? — спросил Гастингс. — У вас есть гипотеза, товарищ младший лейтенант, сэр?

— У меня есть не гипотеза, а уверенность, — сказал Вася. — Победили, потому что так надо было. Потому что научились бить не числом, а умением. Потому что разные роды войск действовали согласованно. И, кстати, раз уж речь зашла о выборе самолета: не хотели бы полетать со мной на И-16?

— Лучше не соглашайтесь, — к собеседникам подошел Франсуа Ларош. Он кивнул Васе, обменялся с Гастингсом торжественным рукопожатием. — Что это у вас тут в стаканчиках? Коньяк? Коньяк — это напиток для девушек! Кстати, о девушках. Сейчас сюда войдет Зинаида Афанасьевна, так вот, я с ней уже заранее договорился, первый танец — за мной.

© А. Мартьянов.

## 53. Салют для авиаторов



В столовой царила суета. Зиночка, забравшись на стол, развешивала под потолком разноцветные лампочки.

Товарищ младший лейтенант Вася стоял рядом и ровным счетом ничего не делал.

— Я помогаю товарищу Зинаиде Афанасьевне украшать помещение, — объяснил он вошедшему в столовую Ларошу.

Франсуа Ларош выразительно поднял бровь.

— Пожалуй, я тоже буду ей помогать, — скромно потупился француз. — Мне нравится такой вид деятельности.

Зинаида Афанасьевна прикрепила очередную полоску гирлянды и попросила:

— Товарищ Ларош, подайте-ка мне вон те звезды из блестящей бумаги.

Француз поспешил выполнить ее просьбу и так торопился, что едва не выронил коробку с украшениями.

— На ножки Зинаиды Афанасьевны пялитесь? — бестактно осведомился майор Штюльпнагель, возникая в столовой.

Майор сверкал регалиями. Его лицо, красное и, против обыкновения, довольно добродушное, расплылось в улыбке.

— Sehr gut, meine Herrschaften, очень хорошо! Созерцание прелестных женских ножек всегда служило к подъятию боевого духа господ офицеров!

— К чему служило? — изумилась Зиночка.

— К боевому духу оно служило, — повторил Вася. — Только вы его, Зинаида Афанасьевна, не слушайте, этого старого солдафона... — последние слова он произнес тихим шепотом. — Мы с Ларошем вам от чистой души помогаем.

— Надеюсь, что так, — строго произнесла Зиночка.

Из окна раздачи выглянула бабушка Гарпина. Ее голову украшал яркий платок, завязанный «хвостиками» на макушке — «рожками».

— Ух ты, какая тут «ночь перед Рождеством», — восхитился Вася. — А пельмени будут, баб Гарпина?

— Не пельмени, а галушки! — засмеялась бабушка Гарпина. — Что, думал, я Гоголя не читала, служивый? Очень даже читала! Только кто же на Новый год галушки ест? У нас все будет традиционно — салат «оливье», торт «наполеон», сплошь русские блюда.

— Русские? — поразился Франсуа. — Ничего себе, русские — «наполеон», «оливье»... Кстати, что такое «оливье»?

— Салат такой, — объяснила Зиночка и переступила туфельками на столе. — Дайте мне, пожалуйста, плакат «С новым годом!» — совместное творение Билла Хопкинса и Германа Вольфа. Они полночи оленя рисовали, не знаю уж, что там у них получилось.

Плакат был с хрустом развернут. На нем — чувствовалось, с душой, — изображено было звездное небо и летящий в санях, напряженных оленями, Санта-Клаус.

— Довольно странный летательный аппарат тяжелее воздуха, — констатировал Франсуа Ларош.

Вася заметил:

— Не более странный, чем та этажерка, на которой ты сюда явился, друг Франсуа.

— Подайте плакат, — повторила Зиночка. Во рту у нее были теперь булавки.

Майор удобнее расселся за пустым столиком. Вынул из кармана фляжку, глотнул.

— Одно удовольствие наблюдать за тем, как люди работают! — проговорил он с чувством. — Хорошее время — Новый год.

— Кто мне объяснит, что такое «оливье»? — не сдавался Ларош.

— За границей его называют «русским салатом», — сказал Вася. — Общеизвестный факт, который каждый Новый год муссирует желтая пресса. Его рецепт — тайна. Когда трудовое население Советского Союза, поняло, что тайну салата «оливье» мировая буржуазия забрала с собой в могилу, народ наш унывать не стал. Он изобрел собственный салат под тем же названием. И прославил его на весь мир, кстати!

— По составу мало чем отличается от супа рассольник, — подала голос бабушка Гарпина.

— Уж я-то знаю, столько их на своем веку наварила.

— Загадочна русская душа, — подытожил Ларош.



В столовую ввалились штаб-сержант Билл Хопкинс и с ним вахмистр Вольф. Увидев на стене свое творение, они замерли.

Переглянулись.

— А что, — сказал Вольф, указывая на оленей, — по-моему, душевно получилось.

— Елка где? — осведомился Хопкинс.

— Я думал, ты елку принесешь, — ответил Вася.

— Я? — изумился Хопкинс. — Я был уверен, что это дело поручили капитану Хирате.

— С какой стати? — взъелся Вася. — Хирата японец. Он не разбирается в наших традициях.

— Кстати, он придет праздновать? — спросил Вольф.

— Конечно, — Билл уверенно кивнул. — Он ведь член нашего дружного коллектива, как сказал бы товарищ младший лейтенант.

— Чего это — чуть что, сразу «товарищ младший лейтенант»? — осведомился Вася.

— Друзья, без елки Новый год встречать невозможно! — сказала Зиночка. — Мне просто стыдно слушать, как вы препираетесь.

В этот самый миг дверь отворилась, и вошла... елка.

Она с трудом протиснулась лапами. Макушка качнулась, столовую заполнил запах смолы и хвои.

Вслед за елкой возникла и Брунгильда Шнапс.

— Уфф! — выдохнула бравая фройляйн. — Я так и знала, что господа офицеры елкой не озаботятся. Будут переключивать друг на друга, а потом начнутся взаимные обвинения.

— Кажется, нас пытаются обидеть? — поинтересовался Франсуа у товарища младшего лейтенанта.

— Понятия не имею, — ответил Вася. — Давай спросим у фройляйн Шнапс. Скажите, Frau Leutnant, вы действительно пытались как-то задеть наши чувства?

— А получилось? — Брунгильда сощурила глаза.

— Не очень, — бессердечно ответил Вася.

А Франсуа воскликнул:

— Шарман!

— Несите ведро, растяжки, — приказала Зиночка. — Если уж вам не стыдно, что слабая женщина притащила сюда целое дерево, так хоть помогите установить елку!

— Есть, мэм! — вскричал Хопкинс и козырнул.

Пока шла суета с елкой, Брунгильда подсела к майору Штюльпнагелю, и тот молча протянул ей флягу:

— Угощайтесь, фройляйн.

— Данке. — Брунгильда вернула ему флягу.

— Нравится вам здесь? — неожиданно спросил майор.

— Очень! — искренне отозвалась она. — Отзывчивые товарищи, никто надо мной не смеется... ну, что я падаю часто... Здесь есть с кем поговорить. Обсудить самолеты, вообще — войны...

— Я всегда считал, что немецкая женщина — это валькирия, — сказал майор. — Если не домохозяйка, конечно.

— Из домохозяек получаются прекрасные валькирии, — заверила его Брунгильда. — И не только из немецких.

Майор Штюльпнагель, на удивление чисто, просвистел несколько тактов из «Полета валькирии».

И тут перед взором собравшихся возникло довольно странное видение.

Они увидели капитана Хирату. На капитане красовался фартук, его голову покрывала косынка, на лице — респиратор, в руках — швабра.

— Батюшки! — всплеснула руками бабушка Гарпина. — Никак газовая атака?.. Вишь, супостаты!..

Хирата остановился в легкой растерянности. Видно было, что он немного смущен.

— Почему вы в респираторе, капитан? — Брунгильда с неожиданным тактом пришла к нему на помощь. — Что случилось?

— Ничего... Я пришел помочь подготовиться к Новому году, — ответил Хирата.

— Пусть поможет мне крошить салат, — подала голос бабушка Гарпина, — если газовой атаки нет.

— Я думал... — Хирата собрался с мыслями, снял респиратор и твердо произнес: — К Новому году готовятся не так. В первую очередь нужно все прибрать и помыть.

— И выбросить из окна все старые рояли? — уточнил младший лейтенант. — Я в газетах читал, что в Японии так делают. Избавляются перед Новым годом от разного хлама. Желательно радикальным методом, то есть — через окно.

— Важно еще все отчистить, — сказал Хирата. — Стены, полы...

— А респиратор зачем? — не унималась бабушка Гарпина.

— Чтобы не пачкать снова, — объяснил капитан. — Если, например, вдруг чихнешь от пыли...

— Как все сложно в Японии, — вздохнул Вася. — Уберите швабру, господин капитан. Она вам сегодня не понадобится.

Хирата перевел взгляд на Зиночку, с нее — на Франсуа Лароша, снял фартук, косынку, изящным и сильным жестом выбросил швабру в раскрытую дверь.

— Чуть не убили, сэр! — донесся голос Уилберфорса Гастингса, и флайт-лейтенант появился в столовой.

В руках он держал большую коробку.

— Это что, старинный японский обычай — метать в сочельник швабры? — поинтересовался Гастингс.

— Прошу прощения, — холодным тоном отвечивал Хирата. — Это вышло случайно.

— Понятно, — хладнокровно пожал плечами Гастингс и счел вопрос исчерпанным. — Я принес пудинги. Новый год невозможен без пудингов.



Столовая наконец была украшена. Бабушка Гарпина принесла скатерти, расставила тарелки. Праздник приближался.

Гастингс ревниво проводил глазами свои пудинги, которые были отнесены к самовару и там положены рядом с огромным тортом «наполеон».

— Господа! — возгласил Штюльпнагель. Хлопнула пробка, шампанское вырвалось на волю и вспенилось в лучших гусарских традициях.

— Не все собрались! — всполошился Хопкинс, бесцеремонно перебивая майора.

Штюльпнагель устремил на него убийственный взор. Но Билла Хопкинса, рожденного на вольных просторах Соединенных Штатов, трудно было смутить одним лишь взором. Даже если это яростный взор «Карлсона».

— А как же Горыныч? — настаивал Билл Хопкинс.

— Он огнедышащий дракон, если вы не забыли, — вполголоса заметил Ларош. — Боюсь, дракон в нашу столовую не поместится.

— Мы приготовили для него особенную подушечку, — сообщил Вольф.

Зиночка всплеснула руками:

— Какая прелесть!

Господа офицеры действительно сшили подушку из плотной кожи. Ну, сшили как умели, довольно ловко, кстати. Постелили ее на подоконнике.

— Го-ры-ныч! Го-ры-ныч! — грянула вся честная компания, и в раскрытом окне, удобно уложив подбородок на кожаную подушку, возник Змей Горыныч собственной персоной.

— Только не давайте ему спиртное! — всполошился Штюльпнагель. — Подождет и не заметит!

— Глоточек-то шампанского можно? — примирительно произнесла Зиночка.

— Итак, все в сборе, — снова заговорил Штюльпнагель. — Друзья!.. — Его голос дрогнул. Как всякий старый германский вояка, майор в душе был очень сентиментален. — Мы впервые отмечаем этот праздник вместе. Это — наш первый Новый год! Сколько всего позади! Альфа-тест! ЗБТ! Новые самолеты! Новые друзья!.. Хочу отметить, что мы добились немалых успехов...

— Ну, завел, — прошептал Вася, глядя, как лопаются пузырьки в бокале.

— Каждый может высказаться! — заключил Штюльпнагель. Он высморкался и сел.

Встал Вася.

— Буду краток, — заговорил младший лейтенант. — На танке у меня, наверное, лучше получалось... Здесь я падаю часто. Ну, не так уж часто, но...

— Садись уж! — махнул ему Герман Вольф. — Падает он часто... Лично я рад, что ты с нами, Вася. Вот и все. И что все вы — тоже, — он обвел рукой весь стол.

Брунгильда вскочила, как будто ее подтолкнула пружина.

— Самолеты раскрыли перед девушками небо! — выпалила она. — И мы можем теперь на равных с мужчинами летать, сражаться... узнавать новую технику! Вот за что я люблю наш авиаторский сервер!

— Я с вами недавно, — заговорил Уилберфорс Гастингс, — но могу сказать, что получаю большое удовольствие от такого приятного общества... Кстати, Ларош, не могли бы вы мне еще налить? Как-то оно само успело выпиться, пока я слушал речи...

Франсуа Ларош встал и произнес:

— У меня есть мечта, господа. Я хочу полетать на триплане Фоккера. Предлагаю выпить за новый опыт в новом году!

— Но какой смысл в этом триплане, когда есть более совершенные самолеты? — сморщился Вольф.

— А мне любопытно! — отрезал Франсуа.

Горыныч деликатно откашлялся, наполнив помещение извивающимися искорками.

— Мои дорогие человекообразные друзья! — произнес змей. — Гхм. Я хотел сказать — дорогие люди! Нет ничего дороже нашего летного братства. Помните это и дорожите им. — Он уронил огромную слезу, сверкнувшую в свете разноцветных фонариков. — Да здравствуют самолеты! Да здравствуют летчики!

Зазвенели бокалы.

Горыныч осторожно убрал голову из комнаты, и скоро в окна вспыхнул ослепительный огненный салют.

© А. Мартьянов. 29.12. 2012.

## 54. «Кудряшка» Снук



— Скажите, фройляйн Шнапс, как вы собираетесь праздновать Рождество? — спросил Герман Вольф.

Брунгильда задумалась.

— Это ведь мое первое Рождество, — сказала она наконец. — Даже и не знаю... Наверное, в офицерском клубе будет что-то вроде Рождественского бала. Зиночка украсит елку, а товарищ младший лейтенант Вася, конечно же, водрузит на верхушку ели здоровенную красную звезду... Будет оркестр, Grossmutter Гарпина приготовит какой-нибудь особенный Russische Salat, который in Russland почему-то называют «оливье»...

— Звучит заманчиво, — согласился Вольф.

— Мне тут пришла на ум одна авиатриса, — проговорила Брунгильда, — которая на протяжении нескольких лет присылала своим домашним поздравительные рождественские открытки. То есть, я хочу сказать — рождественские фотографии. Точнее, она присылала свои снимки, на которых она стояла в летной форме возле самолета, и сверху надписывала: MERRY CHRISTMAS. Это было очень мило...



— Наверное, она и сама была милая, — полуутвердительно произнес Герман Вольф.

— Разумеется, — пожала плечами Брунгильда. — Почти все авиатрисы были писанные красавицы. А эта — ее звали Аннета Снук, но обычно полное имя не употребляли, только уменьшительное «Нета» или прозвище «Кудряшка», — она была особенная.

— Да все же особенные, — возразил Вольф. — Каждая по-своему.

— Вот именно — «по-своему», — кивнула Брунгильда. — Нета была из тех американских молодых женщин нового времени, которые точно знали, чего хотят. Ее красота — в том, что она сильная, яркая личность.

— Американка? — переспросил Вольф.

— Да, и первая летчица из штата Айова, первая студентка — не студент, а студентка, — летной школы Кертиса в Вирджинии... Что еще интереснее — первая женщина, содержавшая коммерческий аэродром. Но самую большую известность принесла ей дружба со знаменитой Амелией Эрхарт. Именно Нета научила Амелию летать.

— Скажите, фройляйн Шнапс, вот вы как женщина... — Вольф смешался и попытался переформулировать: — Ну, поскольку женщинам свойственно тщеславие...

Брунгильда сделалась угрожающе мрачной.

— Я имел в виду, — окончательно смешался вахмистр, — ну, женская дружба вроде как не существует, а тут еще отдать пальму первенства... В смысле, не обидно ли было Нете Снук...

— Так, всё, Негг Вольф, — отрезала Брунгильда. — Вы окончательно запутались и сделались в своих формулировках просто несносны. Но я поняла смысл вашего неприличного вопроса. Существует ли женская дружба? Существует, особенно — между летчицами. Не обидно ли отдать пальму первенства другой? Зависит от того, что считать этой самой пальмой. Нета Снук прожила собственную жизнь, долгую, насыщенную и счастливую. И дружба с Амелией стала ярким эпизодом этой жизни. Нета гордилась своей ученицей. И знала, что людям интереснее узнать что-то новое об Амелии, чем о самой Нете. Поэтому книгу своих воспоминаний Нета Снук назвала «Я учила Амелию летать».

— Скромная, значит, — вздохнул Вольф.

— Да не «скромная» же, поймите! — напустилась на него Брунгильда. — Нета знала себе цену. И не набивала эту цену еще выше. И без того она была сокровищем.



— Как же вышло, что она начала летать? — спросил Вольф. Он видел, что Брунгильде не терпится рассказать историю с начала.

— Нета родилась в правильное время — в 1896 году. С детства обожала автомобили. Ее крестная была женой семейного доктора. Вообще семья Снук была близка с семьей этого врача. Именно он брал Нету с собой в поездки и гонял с девочкой на своем «Форде» с холма на холм. Они называли это «полетом». Нета говорила, что летать мечтала всю жизнь... Ее отец купил подержанный автомобиль, когда Нете было девять лет. Вместе с отцом она изучала инструкцию по эксплуатации этого дивного устройства и узнала все, что только можно, о техническом обслуживании механизмов.

— Она жила тогда в Айове? — спросил Вольф.

— Нет, в Айову они переехали чуть позднее. В пятнадцатом году Нета закончила школу и поступила в сельскохозяйственный колледж. Там она «отбывала повинность» — изучала домашнее хозяйство, специальный курс для девушек. И когда наконец «повинность» закончилась, перешла к курсу, о котором мечтала, — ремонт сельскохозяйственных машин, двигатели внутреннего сгорания и прочее...

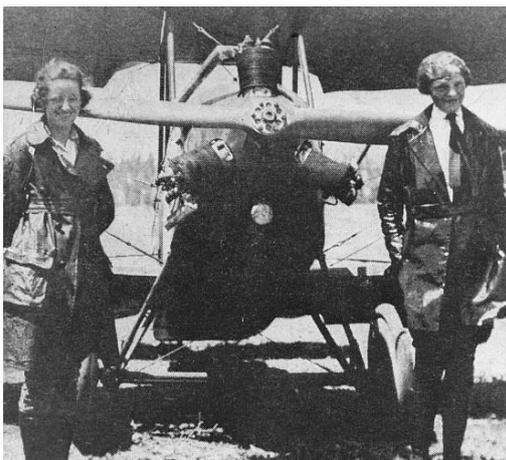
— Поражает эта жажда знаний, — вздохнул Вольф. — Вот ведь были люди!

— Это что!.. — подхватила Брунгильда. — Все свободное время это юное создание читало книги о летательных аппаратах тяжелее воздуха. Потом до нее дошел слух о летном училище, которое открыл Кертисс в Ньюпорт-Ньюс, Вирджиния. Написала туда и

получила ответ: «Женщин не берем». Ладно. Через год авиационная школа открылась уже в Айове, и Снук немедленно подала туда заявление.

— Приняли? — удивился Вольф.

— Да. В Айове приняли, — кивнула Брунгильда. — Может, сыграло роль то, что она училась в местном колледже? Так или иначе, настал долгожданный день первого полета Неты Снук. Она вспоминала спустя много лет это потрясающее ощущение, когда самолет побежал по летному полю, взревел двигатель, и вдруг машина оторвалась от земли... «Я не чувствовала высоту, — писала она, — я только знала, что я — в безопасности, а эти длинные изящные крылья по бокам — часть меня».



— Кстати, такое многие чувствуют, — вставил Вольф.

— Однокашники называли ее «Кудряшкой», — продолжала Брунгильда. — Все шло замечательно, но 9 сентября 1917 года произошло несчастье: во время полета погиб директор школы и серьезно пострадал инструктор. Школу закрыли. Снук снова написала в Ньюпорт-Ньюс, там долго совещались и в конце концов решили принять женщину в число учащихся. Встретили ее там не слишком ласково. Особенно один инструктор вгонял ее в нервную дрожь. Но потом все как-то наладилось.

— А что там с Первой Мировой? — поинтересовался Герман Вольф. — Каким-нибудь образом Нета Снук участвовала в войне?

— Нет, разумеется, — Брунгильда покачала головой. — Она еще летала с инструкторами. До одиночного полета ее не допускали. А когда САСШ вступили в войну, комитет безопасности прикрыл все полеты в школе. Существовало опасение, что немецкие шпионы проникнут в летные школы, угонят самолеты, наделают аэрофотоснимков стратегических объектов. Поэтому Вудро Вильсон издал специальный приказ, запрещающий вообще все частные полеты в Соединенных Штатах — вплоть до окончания войны.

— Ничего себе, — Вольф покачал головой. — Что называется — «подрезали крылья».

— Ненадолго. Снук просидела дома буквально пару месяцев. Ей пришло приглашение от англичан. Министерство авиации Великобритании предлагало ей работу. Рекомендовал «Кудряшку» один из ее однокашников по авиационной школе. Речь шла о контроле сборки двигателей, которые строились в Америке для королевских ВВС. «Кудряшка» Снук отправилась в Эльмиру, штат Нью-Йорк, и там приступила к работе. В ноябре

восемнадцатого работа закончилась, и Нета получила благодарственный сертификат от британской военной миссии.



— И что она делала с этим сертификатом?

— Да ничего... А вы что бы сделали с такой бумажкой? Наверное, маменька Снук повесила ее в рамке над семейным камином, — засмеялась Брунгильда. — Что до Неты, то она перед тем, как уволиться, прикупила самолет.

— Ей хватило денег купить самолет? — поразился Вольф.

— Учитывая, какой это был самолет, — да, — кивнула фройляйн Шнапс. — Это был «Сапук» — канадская версия самолетика Кертисс JN-4 по прозвищу «Дженни», причем самолет был после аварии. Это сокровище Нета привезла в Айову и перестроила для него сарай во дворе своих родителей.

— Могу себе представить! — теперь засмеялся и Вольф.

— Даже не можете! — Фройляйн Шнапс махнула рукой. — Это же американская глубинка — и вдруг самолет! Соседи валом валили поглядеть — что за диковину притащила с собой дочка Снуков. Приставали к ней с вопросами: «А как вы его отсюда вытащите? Он что, прямо вот так вверх полетит? Где у него перед, а где зад?»

— Что, все так плохо? — удивился вахмистр.

— Да нет, самолет как самолет, только поломанный... Нета разобрала его, утащила на ближайший луг и там долго чинила и переделывала. В основном ее беспокоило одно: хорошо ли она «делает самолету». «Я-то знаю, что могу летать, — думала она, — а вот полетит ли он?»

— Фройляйн Шнапс, могу я задать вам еще один неприличный вопрос, — Герман Вольф кашлянул, — ну, как боевой камрад — боевому камраду?

— Валяйте, — махнула рукой Брунгильда.

— Гм... Откуда вы знаете мысли Неты Снук?

— А, это... Да все очень просто: она же оставила книгу воспоминаний. Кое-что оттуда я читала... — Брунгильда улыбнулась. — Кудряшка Снук починила самолет и весной двадцатого года подняла его в небо. После этого она открыла первый коммерческий аэродром на Среднем Западе. Как вы помните, авиация поначалу была чем-то вроде балагана для широкой публики. Нета Снук катала желающих на своем самолете: пятнадцать баксов за пятнадцать минут.

— По тем временам — нехилые деньги, — удивился Вольф.

— Так и впечатления публика получала нехилые... — возразила Брунгильда. — Здесь уместно вспомнить, что в летной лицензии, которую получила Нета «Кудряшка» Снук в графе «число пассажиров, которых позволено ей перевозить» было написано «NONE». Она не имела права брать пассажиров. Нета храбро стерла первую букву «N» и получилось — «ONE». Один пассажир. И знаете, чего я не понимаю? Как никто не обратил внимание на подлог! То, что буква стерта самым бесстыдным образом, заметно даже на отсканированной копии, которую можно видеть в интернете...

— Наверное, всем просто хотелось полетать, — предположил Герман Вольф. — Вот на Кудряшку и не донесли.



— Наверное... Скоро Снук уехала из Айовы. Зимой там трудно было летать. А ей хотелось больше времени проводить в воздухе. Поэтому она разобрала свой самолетик и отправила его пароходом в Лос-Анджелес. И сама, естественно, поехала вслед за ним. Знаете Хантингтон-парк в LA?

— Это какой-то огромный ботанический сад, основанный миллионером по имени Хантингтон? — прищурился Вольф.

— Точно. Там же библиотека с редкими книгами, вроде первого печатного издания Шекспира, научный центр и так далее... В двадцатые годы поблизости от этого парка размещалась аэростанция. Ее владелец — Уинфилд Киннер — заключил с Нетой Снук договор. Он позволяет ей использовать свой аэродром в коммерческих целях, то есть катать пассажиров, показывать воздушные трюки и обучать желающих основам пилотирования. А она делает для него воздушную рекламу — поднимает в воздух рекламные щиты и транспаранты.

— Справедливо, — сказал Вольф. — И там Нета Снук познакомилась со знаменитой Амелией?

— Точно, — кивнула фройляйн Шнапс. — Однажды воскресным декабрьским утром 1920 года на аэродроме появилась молодая женщина по имени Амелия Эрхарт и попросила дать ей урок. 3 января 1921 года Амелия впервые поднялась в небо — на самолетике Кудряшки. Полет длился двадцать минут. С этого началась дружба между этими двумя выдающимися женщинами.

Герман Вольф слегка покраснел:

— Я не сомневаюсь в искренности этой дружбы.

— Ну еще бы! Снук обучала Эрхарт бесплатно. Пятнадцать часов обучения без цента оплаты. По тем временам это много. Потом они разбились: не смогли набрать достаточную высоту и врезались в эвкалиптовую рощу. Летчицы не пострадали, зато самолету потребовались новый винт и шасси.

— Что, совсем не пострадали? — удивился Герман Вольф.

— Они упали с небольшой высоты, еще на взлете, — объяснила Брунгильда. — И вот еще что я вам скажу о женщинах, вахмистр. Когда Нета Снук обернулась посмотреть — цела ли ее подруга, то обнаружила, что Амелия пудрит нос. «Что ты делаешь?» — изумилась Кудряшка. «Привожу себя в порядок, — хладнокровно отозвалась Амелия. — Сейчас к месту падения прибегут журналисты, и я хочу хорошо выглядеть на снимках».

— Вы серьезно? — У Вольфа был скептический вид.

— Если это и легенда, то хорошо выдуманная, — улыбнулась Брунгильда. — Лично я ей верю... Нета Снук, однако, считала, что хорошо выглядеть — это еще не все. Нужно хорошо летать. Она была убеждена в том, что женщины способны внести большой вклад в развитие авиации. «Что до жажды приключений, — говорила она, — то в женских сердцах ее гораздо больше, чем в мужских, уж можете не сомневаться. Дух авантюризма подавлялся в женщинах на протяжении многих столетий. Но теперь, в двадцатом веке, он наконец вырвался на свободу». Это она заявила репортеру.



— Ну что, молодец, — вздохнул Вольф.

— И все-таки Нета Снук в отличие от своей подруги Амелии не была такой яростной феминисткой, — Брунгильда покачала головой. — Весной 1922 года Снук вышла замуж и дала обет: отказаться от полетов. Ей хотелось иметь здорового ребенка.

— И как?

— Родился мальчик, здоровый и красивый ребенок. И Нета Снук сдержала слово: она оставила небо, продала свой бизнес и ушла из авиации. Гораздо позднее она читала лекции, рассказывала о своей летной карьере, написала книгу «Я учила Амелию летать». А умерла она 23 марта 1991 года в возрасте девяноста пяти лет.

— Удивительная жизнь, — согласился Вольф. — И вы были правы: весь вопрос в том, что считать «пальмой первенства».

— А я все равно больше всего люблю эти ее молодые фотографии, которые она присылала своим родителям: летчица, радостно встречающая Рождество и Новый год, сулящий ей встречи с небом и новые и новые приключения, — сказала Брунгильда.

— Надеюсь, и у всех нас будет именно так, — подхватил Герман Вольф.

© А. Мартьянов. 15.12. 2012.

## 55. «Народный»



Товарищ младший лейтенант Вася подтолкнул локтем Ганса Шмультке, приехавшего погостить к авиаторам:

— Гляди-ка, Вольф как раздухарился! Как бы они с фройляйн Брунгильдой друг друга не поубивали.

— У вас тут разве убивают? — приподнял бровь Шмуйлке.

— В словесных баталиях — ого-го, брат! — поведал Вася. — Прямо ключья летят!

— Принципиальные, значит, — Шмуйлке улыбнулся. — Сражаются за свою точку зрения до последней капли крови.

— Звучит тотально, — подытожил Вася. — Интересно, что они не поделили в этот раз?

У Германа Вольфа красные пятна проступили на скулах.

Фройляйн Брунгильда перешла к активному наступлению:

— ...Почему вы называете это авантурой? По-моему, это было даже почтенно в своем роде! Кстати, Abenteuer, то есть «авантюра», означает на самом деле — «приключение»!

— Ничего себе «приключение» — построить целый самолет, — пробурчал Вольф.

— Это вы про какой самолет? — вмешался Вася бесцеремонно, на правах старого друга.

Шмуйлке обменялся рукопожатием с Вольфом и, чуть помедлив, с фройляйн Брунгильдой.



— Me.162, — ответил Вольф. — «Саламандра». Лично я придерживаюсь той же точки зрения, что и Адольф Галланд, и считаю «народный истребитель» полной авантурой. Незачем было в сорок четвертом разбазаривать силы на сомнительный проект. Лучше уж сосредоточиться на Me.262 — проект проверенный и надежный. Кстати, и такой авторитет, как Вилли Мессершмитт, поддерживал Галланда.

— Еще бы он его не поддерживал, — фыркнула фройляйн Шнапс. — Это логично.

— Зато «Саламандра» логичностью не отличалась, — парировал вахмистр. — Задумать, спроектировать и построить самолет за девяносто дней! Нереально.

— Так время какое было? — вступил Шмуйлке. — Это же сорок четвертый, вы говорите?

— Конец сорок четвертого, — уточнил Вольф. — Счет шел на дни, на часы!

— Руку на сердце положи, — заметил Вася, — Германию в тот момент не спасло бы никакое чудо-оружие. Разве что ядерное и больших количествах.

— Но попробовать хотелось, — возразил Шмультке, пожав плечами.

— Начальник «истребительного штаба» Отто Заур замыслил создать Volksjager — «народный истребитель», — заговорила Брунгильда. — Звучит очень романтично. «Народный»! Кстати, министр вооружений Альберт Шпеер эту идею всецело поддерживал. А вот уж Шпеера никак нельзя назвать дураком, рейхсминистр был гениальным экономистом и организатором, только благодаря Шпееру Германия могла продолжать войну до весны 1945 года...

— А в чем народность данного истребителя? — спросил Вася. И пояснил: — Мне, как комсомольцу, в общем, идея народности где-то даже близка.

— Это другая «народность», Вася, — поморщился Шмультке. — В ней содержится искра мистического безумия.

— Ну и что? — Вася пожал плечами. — Кому из тогдашних расскажи о нашей теперешней жизни — живо найдут искру безумия. Еще и упекут куда следует...

— «Народность» нового самолета, — ответил наконец Вольф, — заключалась в том, что его предполагалось сделать простым, пригодным для массового производства из дешевых материалов и при использовании низкоквалифицированной рабочей силы. 8 сентября 1944 года Технический департамент подготовил основные требования и разослал их авиастроительным фирмам.

— Давай про требования подробнее, — попросил Вася. — Чтобы не возникало никаких недоразумений на почве «народности».

— Далось тебе это определение... — Вольф поморщился. — Volksjager должен был иметь один турбореактивный двигатель BMW-003 «Штурм», весить не более двух тонн, вооружение — одна или две пушки, скорость — чуть больше семисот километров в час, продолжительность полета — полчаса. Серию намечалось запустить 1 января 1945 года. Подарок под елочку, так сказать.

— Как уже говорилось, — добавила Брунгильда, — Галланд был резко против. Его потом разжаловали и все такое...

— Ага, и повесили на него многих собак, — вставил Вольф.

Брунгильда метнула в него взгляд, но ничего не сказала и продолжила:

— ...а проект «Volksjager» все-таки запустили. Фирмы отреагировали по-разному. «Мессершмитт» вообще отказался. «Фокке-Вульф» предоставил что-то нереальное — наверное, пытался отмазаться. А вот «Хейнкель» ужасно хотел сделать этот самолет. Когда его проект отвергли по ряду причин, представитель фирмы, один из директоров — Франке — начал спорить.

— И простыми доходчивыми словами доказал, что черное — это белое и наоборот? — съязвил Вася.

— Вообще-то он объяснил, что весовые расчеты и определение летных данных проводилось по методике, которая сильно отличается от принятой «Хейнкелем». Поэтому и показатели не совпадали с заявленными, — сердито ответила Брунгильда. — На следующий день проект пересчитали по формулам «Хейнкеля». И опять вышло, что «Хейнкель» — не лучший. Победил «Блом унд Фосс». После чего вышел скандал, и директор основного комитета по самолетам — он же бывший главный директор «Хейнкеля» — Фридаг чуть не убил флигель-штабинженера Шварца, который представлял интересы «Блом унд Фосс».

— Шварц, вероятно, не остался в долгу? — тихонько подсказал Вася.

— Вам же сказали, товарищ младший лейтенант, что произошел der Skandal, — с достоинством промолвил Шмульке. — Вы представляете себе, товарищ младший лейтенант, как мог выглядеть der Skandal в Третьем Рейхе при подобных обстоятельствах?

Вася, дурачась, втянул голову в плечи.



— В результате никакого решения принято не было, — заключила Брунгильда.

— Как это типично для нас, — тихонько заметил Шмульке. — Точнее, для них, в те времена...

Заговорил Герман Вольф:

— И все равно в штаб-квартире Геринга в Восточной Пруссии было принципиально одобрено начало серийного производства «народного истребителя». Представляете? Еще проект не утвердили, еще даже фирму не выбрали, — а начало серийного производства уже одобрено, причем на самом высоком уровне! Рехнуться можно...

— Не вижу здесь ничего нездорового, — заявила Брунгильда. — Обычный риск. Заур принял решение: проект «Хейнкеля» и есть «народный истребитель». Геринг поддержал его. Шварц, однако, не сдавался и устроил очередной скандал.

— Когда фройляйн Брунгильда говорит «скандал», — добавил Вольф, — она имеет в виду, что господа участники эпизода орали друг на друга, изрыгали проклятия, топали ногами и обменивались недвусмысленными угрозами. Это я так, на всякий случай. А то,

возможно, капитан Хирата считает скандалом молчаливый обмен поклонами, после чего оба участника делают себе харакири.

— Здесь нет сейчас ни одного японца, — попытался утешить его Вася. — Так что мы все поняли. Битье пивных кружек и очень грубые немецкие ругательства.

— Что-то вроде того... — кивнул Вольф. — Под конец, и это тоже очень по-немецки, решили обратиться за консультацией к академическим кругам. Показали проекты фирм «Блом унд Фосс» и «Хейнкель» двум профессорам из аэродинамического исследовательского института. Профессора посмотрели на проекты, а потом глубокомысленно предположили, что на проекте «Блом унд Фосс» могут возникнуть некоторые трудности с аэродинамикой воздухозаборника.

— Сильно, — кивнул Шмуйлке.

— Представляете, как неприлично торжествовали на «Хейнкеле»? — вздохнул Герман Вольф.

— Победитель всегда торжествует, — парировала Брунгильда. — Это его право. Он не обязан оплакивать проигравшего. А для «Хейнкеля» настали замечательные дни: было принято решение производить в месяц по тысяче «народных истребителей». Назвали самолет «He.500». Но чтобы обмануть вражескую разведку, переименовали в «He.162».

— Вражеская разведка, конечно, была в шоке? — осведомился младший лейтенант Вася.

— Вражеская разведка была в недоумении, — ответствовала фройляйн Шнапс. — Потому что первоначально «He.162» назывался скоростной бомбардировщик Мессершмитта. Конкурент Ju.88.

— А почему «Саламандра»? — спросил Ганс Шмуйлке.

— Это первоначальное название всей программы, — объяснила Брунгильда. — В общем, «Саламандра» побежала по истории быстрее ящерицы. 29 октября 1944 года была закончена полная проработка чертежей. И к тому же моменту готов был уже первый опытный самолет.

— Как это? — не понял Вася.

— А вот так, майн фройнд Василий, — вступил опять Герман Вольф. — Мистика и безумие. Разработка чертежей, сборка опытного самолета и подготовка серийного производства велись одновременно. Под He.162 планировались три сборочные линии на двух заводах. Общий план предполагался — до двух тысяч машин в месяц. Эти сборочные линии должны были снабжаться узлами с целых комплексов смежных производств. Деревянные детали — на двух специально оборудованных заводах в Эрфурте и Штутгарте. Металлические фюзеляжи — на заводах «Хейнкеля» в Померании, Мекленбурге, Штассфурте в Саксонии и еще под Берлином. Задействовали пять заводов «Юнкерса». Двигатели BMW-003 производили в соляных шахтах под Урсебургом, куда переводились заводы из Берлин-Шпандау и Бездорф-Цельсдорфа.

— Соляные шахты? — переспросил Вася.

— Их переоборудовали для производства самолетов, — ответил вахмистр.

— И не только Урсебург, — добавила Брунгильда. — В соляных штольнях в Эгельне и Тартхуне выпускались фюзеляжи для проекта «Саламандра». Постройка предсерийной партии проводилась в Швехате — тамошний завод включили в программу массового производства. Да, и еще подземный завод в гипсовой шахте под Веной.

— Звучит тотально, — сказал Вася.

— Звучит «народно», — съязвил Вольф. — Программа «Саламандра» управлялась специальной проектной группой во главе с Генрихом Любке.

— Ну, и как были успехи? — спросил Шмультке.

— Как обычно в таких ситуациях, — вздохнул Вольф. — Первый опытный Volksjager He.162 полетел 6 декабря 1944 года в Швехате. Управлял им флюг-капитан Петер. Причем серийное производство уже развернулось. Вкалывали будьте-насте, по двенадцать часов и в две смены... Тем временем после двадцати минут полета у самолета оторвалась створка ниши шасси — дефектный шарнир оказался. Самолетик явил некоторую неустойчивость на курсе, но Петер доложил, что управляемость «удовлетворительна». Через четыре дня посмотреть надежду нации явились представители Люфтваффе и нацистской партии. Во время скоростного прохода над аэродромом передняя кромка правого крыла разрушилась, самолет перешел в неуправляемое вращение, упал и взорвался.

— И Петер?.. — спросил Шмультке.

— Погиб, разумеется, — вздохнул вахмистр.

— И что? — заинтересовался Ганс Шмультке.

Вася положил руку ему на плечо:

— Ты еще не догадался?

— Догадываюсь, — признал Ганс. — Производство не остановили.



— Разумеется, нет! — заявила Брунгильда. — Исследовали обломки, выяснили, что причина катастрофы — плохой крепеж. Следующий самолет поднял в воздух сам директор Франке. Чтобы показать, что самолет — хороший. И действительно это показал. Испытания продолжались и в январе, много испытаний.

— Я не понял, — вмешался Ганс Шмультке, — так этот самолет вступил в войну или так и застрял на уровне испытаний?

— Вступил, — мрачным тоном отозвался вахмистр Вольф. — Первоначально планировалось, что на He.162 посадят зеленых юнцов из «призыва Геринга». Призвали детишек, посадили на «народный истребитель» — и тут оказалось, что «народный» слишком сложен в пилотировании. Причем не только для летчиков средней квалификации, но и для опытных пилотов.

— Сюрприз, — тихонько вставил Вася.

— Поэтому новые истребители отдали JG1 Oesau. Сдавайте свои «Фокке-Вульф» и принимайте «Хейнкели», господа. Инспектор истребительной авиации прибыл, дал машине положительную характеристику. Попутно оказалось, что машин нет, то есть они есть, но за ними надо ехать в Австрию. Поэтому в начале марта пять летчиков прибыли в Вену забирать самолеты. В середине марта начали осваивать и тут же разбили несколько штук... Часть самолетов взяли уже в апреле в Ростоке, прямо со сборочной линии. Летчиков не хватало, самолетов тоже. 30 апреля на аэродром Лекк, который стал местом сбора уцелевших частей Люфтваффе на севере Германии, прибыли штаб эскадры и наш незадачливый JG1. Оставшиеся He.162 свели в конце концов в одну группу... И тут пришли англичане, и настал всему конец.

— Вообще всему? — спросил Ганс Шмультке.

— Есть небольшое продолжение, — Брунгильда почему-то посмотрела на Васю. — Проектом «народного истребителя» заинтересовались русские. Они забрали два He.162 и всю техническую документацию. Ну еще бы, дешевая и несложная техника, плюс — деревянные элементы в конструкции. Думали, может, у себя такое диво запустить.

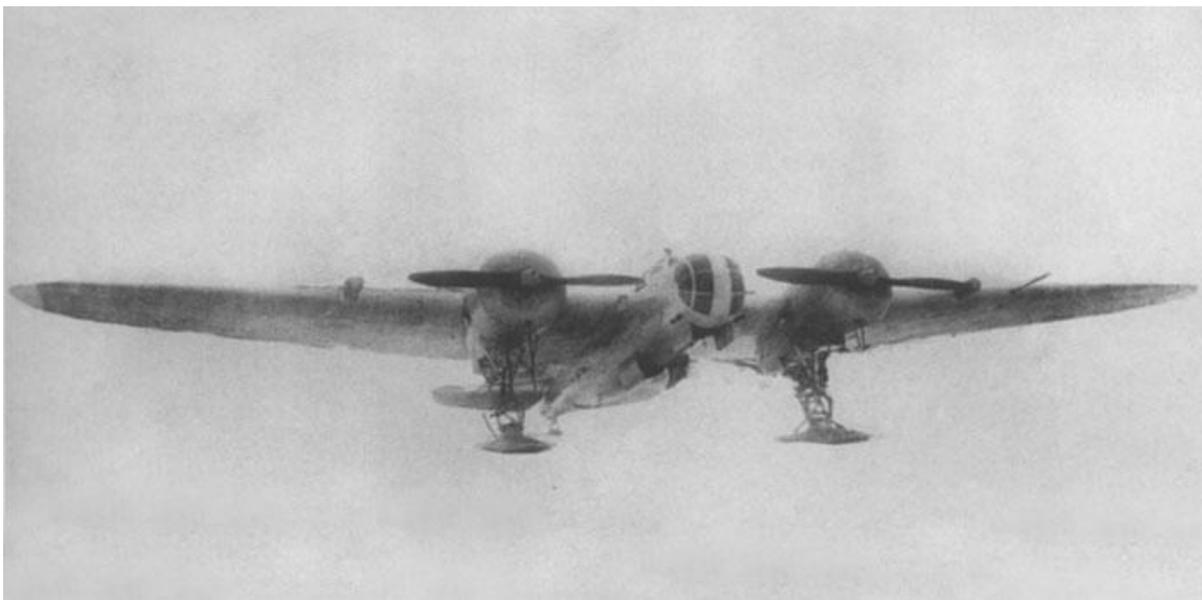
— Насколько я знаю, не запустили, — нахмурился Вася.

— Точно, — кивнула Брунгильда. — Исследовали трофей и от идеи отказались.

— Безрадостная история какая-то, — вздохнул Ганс Шмультке. — А показали бы вы мне, братцы, какие-нибудь красивые фигуры высшего пилотажа. На нормальных самолетах. Не таких «народных».

© А. Мартьянов. 15.12. 2012.

## 56. Из бомбовоза в истребители



— Что там за шум и крики? — Младший лейтенант Вася прищурился, всматриваясь в суматоху, поднявшуюся возле столовой.

Из дверей выбежала стряпуха Гарпина, держа наперевес незаменимое оружие героических домохозяек — скалку.

— Ах ты, змий! — кричала она. — Пирожки у меня воровать? Как не стыдно!

— Змий? — Вася огляделся в поисках Змея Горыныча. — Пирожки?..

Горыныч, однако, обнаружился в непосредственной близости от Васи и всем своим видом являл полнейшую невинность.

— Это она не про меня! — отметил он.

— Ах, басурман! — перешла на личности Гарпина. — Ну, гляди, попадись ты мне!..

— Это она англичанина гоняет, — разобрал наконец Вася. — Вон, чешет прямо к нам. Физиономия пылает, что твой самовар.

— От стыда, что ли? — усомнился Горыныч. — Что-то мне не верится.

Крик возобновился:

— И этот фриц туда же! — надрывалась Гарпина. — Управы на вас нет! Вот я пожалуйсь этому вашему Штюльпнагелю, — заковыристое имя майора она выговорила без запинки.

— Liebe Гарпунья, не будьте такой гарпией, — из столовой, дожевывая на ходу пирожок, выскочил Герман Вольф.

— Что тут происходит? — Дракон изумленно уставился на товарища младшего лейтенанта. Тот в ответ лишь развел руками.

Флайт-лейтенант Гастингс уже подходил к приятелям.

Он отдувался и обмахивался платком.

— Невозможная женщина, — пожаловался он. — Подумаешь, пару пирожков стащили. Это типично английское развлечение. «Пирожков у дамы нет, пирожки стащил валет».

— Едва ноги унес, — поведал подбежавший Вольф. — Но пирожки того стоили.

— Послушаешь вас — так прямо завидно, — сказал Вася. — Она их, небось, к ужину пекла. Вы все слопали или там еще осталось?

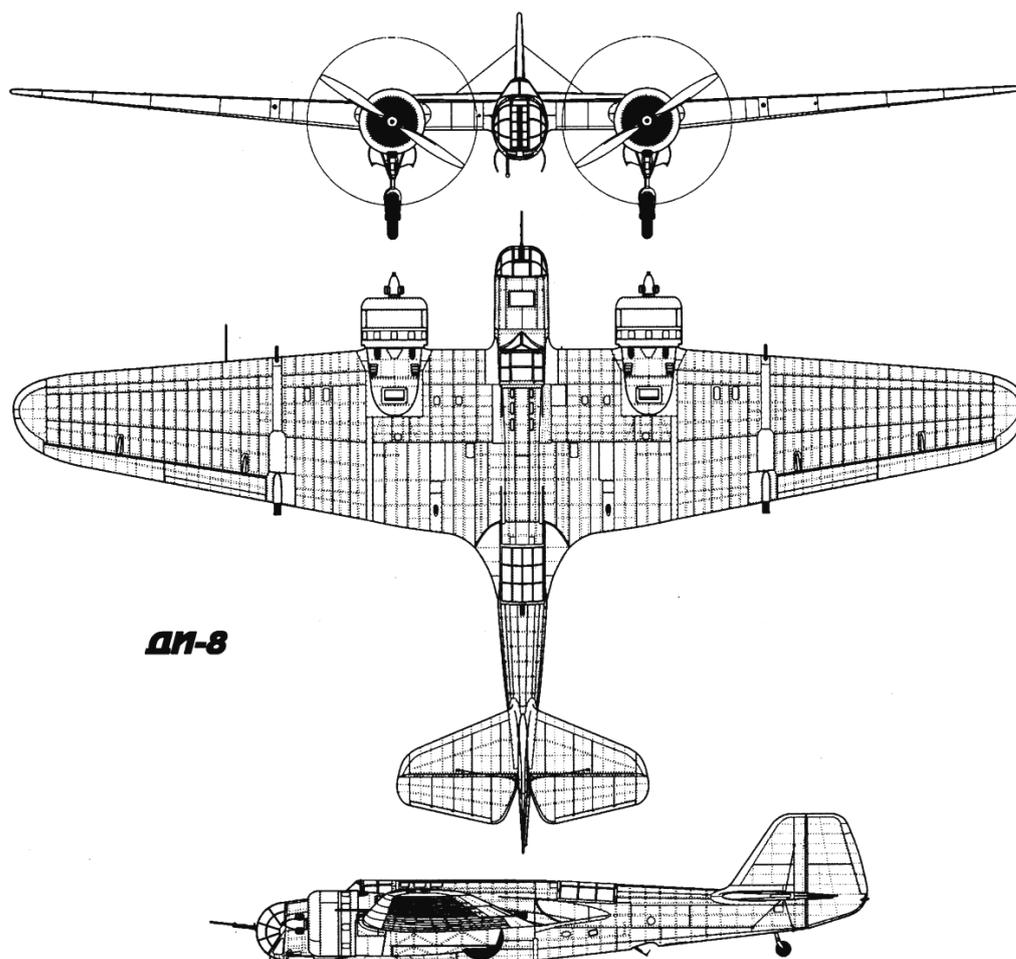
— Кто знает, — пожал плечами Гастингс.

— Их там было множество, — сообщил Вольф.

— Ну, и как вы летать будете? — осведомился Горыныч. — Нагрузились пирожками, как бомбовозы.

— Мы будем летать стремительно, — сказал Вася. — Правда, Вольф?

Тот ответил:



— Я сегодня хочу взять бомбардировщик. Букетик для Зиночки вон соберу и пойду общаться на эту волнующую тему.

— А я не знаю, — признался Уилберфорс Гастингс. — Хочется и то попробовать, и это. Возможностей и аэропланов стало больше, глаза разбежались. Вот бы сразу!..

— Сразу ничего не бывает, — строго оборвал дракон. — Бывает очень постепенно. И даже когда на основе одного самолета создается другой — все равно, процесс этот до крайности неспешный.

— Мне всегда казалось, что это нелогично, — признался Вольф. — Ну вот такой я человек!.. Хочешь бомбардировщик — проектируй бомбардировщик. Нужен тебе истребитель — закладывай истребитель. А то меняют задачу на ходу... Как это в русской поговорке про лошадей?

— Коней на переправе не меняют, — подсказал дракон. — И все-таки ты, Герман, ошибаешься. Довольно часто встречались эпизоды, когда на основе истребителя создавался недурной бомбардировщик. Естественно, двухмоторной — одномоторный не тянул. А вот наоборот, из бомбардировщика истребитель, — с этим куда сложнее.

— Естественно, — вздохнул вахмистр. — Утяжелить-то куда проще, чем облегчить. И вообще, истребитель должен быть быстрым, маневренным...

— Вот именно, — воодушевленно подхватил Горыныч. — А бомбовоз такой же быстрый и маневренный, как... гм... флайт-лейтенант, объевшийся пирожков.

— Мне бы до крайности хотелось, чтобы разговор оставался в рамках профессионального, — с достоинством молвил Уилберфорс Гастингс.

— Для бабушки Гарпины пирожки — это самое профессиональное и есть, — попытался утешить его Вася.

— Сдается мне, вы несерьезно настроены, сэр, — ответил на это Гастингс.

— Когда речь заходит о пирожках, товарищ младший лейтенант всегда настроен очень серьезно, — заверил англичанина Герман Вольф. — Но я все-таки не понял, — он повернулся к дракону, — куда это ты клонишь, Горыныч?

— Переделка бомбардировщика в истребитель, — пояснил Горыныч. — Звучит как парадокс, но тем не менее. Положим, большой полетный вес и габариты самолета допускают установку на него принципиально нового и куда более эффективного агрегата. На маленький истребитель такую штуку не засунешь, а на большой самолет — пожалуйста. И пользы больше.

— Пример, — потребовал Вольф.

— А догадаться? — дракон прищурился.

— Я знаю, — сказал Вася. — АНТ-46, он же дальний истребитель за номером восемь — ДИ-8. Но самолет был так себе.

— Ух ты, умный какой! — восхитился дракон. Но видно было, что восхищается он не вполне искренне. — Небось, брал этот самолетик недавно, а? Сознаться, товарищ младший лейтенант?

— Ну, брал, — нехотя сознался Вася.

— И как он тебе? — поинтересовался Вольф.

— Летает, — очень сдержанно ответил Вася.

— ДИ-8 — двухмоторный дальний истребитель, — сказал дракон. — Заметьте, оба слова на «д» — и двухмоторный, и дальний. Понимай как хочешь, оба варианта правильные. Тогда такие самолеты называли «летающими крейсерами».

— «Тогда» — это когда? — уточнил Гастингс.

— В тридцатые, — подсказал Вольф.

— Тридцать пятый год, — добавил Вася.

— Молодец, товарищ младший лейтенант, — одобрил дракон. — Разбираешься в теме. Наш летающий крейсер был создан на основе среднего бомбардировщика СБ — он же АНТ-40. Самолет этот оказался довольно удобен для эксперимента. В тридцать пятом войсковые рекомендации не успели еще сильно утяжелить его. Поэтому что сделали? Взяли машину по типу первых опытных СБ — те только-только начали вылетать из завода в Филях.

— Это где Кутузов совещался во время Наполеоновских войн? — блеснул познаниями Вася.

— Удивительно, Вася, как ты осведомлен, — ехидно заметил дракон. — Во времена Кутузова не было ни танков, ни самолетов.

— Зато была артиллерия, — заметил Гастингс.

— Мы не артиллеристы, дружок, — сказал дракон, — а летчики-самолетчики. — Он расправил крылья и погонял ими ветер, а затем не без самодовольства опять сложил. — В общем, взяли они один самолетик, тепленький, с конвейера, и давай мучить. Переквалифицировать, если выразаться цивилизованно. Для начала заменили Райт «Циклоны» другими моторами — двухрядными звездообразными Гном-Рон «Мистраль-Мажор» 14К. Для лучшей энерговооруженности.

— Пока не замечаю никаких особенных издевательств, — отметил Вольф.

— А их и не было, — заверил дракон. — Все производилось весьма корректно. Опыт к тому времени имелся изрядный. А главное вот что. Цельнометаллическая конструкция, во многом сходная для машин такого типа, была уже хорошо отработана и доведена до приемлемой надежности летными испытаниями. Моторы, правда, были другие — водяного охлаждения. Но тем не менее.

— Погоди, Горыныч, — остановил дракона вахмистр. — А что там еще заменили? В смысле, чем-то ДИ-8 отличался от СБ?

— Натюрлих, мин херц, — отвечивал дракон. — Угадаешь?

— Тут не угадывать, тут знать надо, — нахмурился Вольф.

— Вооружение, — уверенно произнес Гастингс. — Да?

— Именно, — подхватил Горыныч. — А теперь подберите слюни, описываю пулеметики и пушечки. Две динамореактивные пушки АПК-5 калибра 76,2 миллиметра. Разработка управления специальных работ. Установлены в отъемных частях крыла с проходом стволов через обшивку передней кромки. В центроплане крыла у правого борта фюзеляжа установили пулемет ШКАС — 800 патронов. В носовой кабине штурмана-бомбардира взамен спарки пулеметов ШКАС — это еще одно отличие ДИ-8 от СБ, — один подвижный крупнокалиберный пулемет ШВАК. В хвостовой части фюзеляжа все осталось по-прежнему: верхний турельный ШКАС и нижний люковый пулемет той же системы.

— Звучит прелестно, — заметил Вольф.

— Нравится самолет, способный палить во что ни попадя? — развеселился Горыныч. — Слушай дальше. Имелся дополнительный сюрприз для вражеского истребителя, который вздумает зайти этому самолетику точно в хвост. Чуть выше задней кромки центроплана устроены там амбразуры двух неподвижных пулеметов ШКАС. Они нацеливались с помощью перископа заднего обзора.

— Но погоди, Горыныч, любой сюрприз остается таковым недолго, — нахмурился Вася. — Положим, первые два-три раза такой внезапный оборонительный огонь, конечно, изумит неприятеля, но потом-то, когда самолет «раскусят», найдут и на него управу!

— В общем, да, — кивнул дракон. — Плюс к тому на самом деле стрельба из фиксированных пулеметов назад велась бы преимущественно наудачу. Поэтому такие установки не прижились в нашей боевой авиации.

— Если это был бомбовоз, переделанный в истребитель, — напомнил Гастингс, — значит, там что-то должны были сделать с бомбардировочным вооружением.

— А как же, — подхватил Горыныч. — Вертикальный бомбовый отсек в зоне центра тяжести самолета, правда, оставили, а вот задний фюзеляжный и центропланые отсеки задраили.



— А экипаж? — поинтересовался вахмистр.

— Что — экипаж? — Дракон хмыкнул. — За лобовым прозрачным колпаком — рабочее место штурмана. Туда входили по лестнице через нижний люк — он же аварийный выход.

В средней части фюзеляжа кабина летчика со сдвижным фонарем. И наконец кабина стрелка-радиста в задней части фюзеляжа. Три человека.

— Вообще в теории это звучит заманчиво, — задумчиво проговорил Гастингс. — Я почти склонился к идее полетать на таком самолете...

— Я никого не агитирую, — напомнил Горыныч. — Просто излагаю факты.

— И долго создавался этот самолет? — полюбопытствовал Герман Вольф.

— Естественно, нет, — Горыныч хлопнул хвостом по бетонной полосе. — Ты меня вообще слушал, вахмистр? Это переделка, причем многие элементы ее были уже опробованы. Над преобразованием АНТ-40 в АНТ-46 — бомбовоза в дальний истребитель — всего два месяца работала бригада Александра Александровича Архангельского. 1 августа 1935 года ДИ-8 полетел.

— И как впечатления? — Гастингс, кажется, всерьез озадачился мыслью взять такой самолет.

— Лично я на нем, понятное дело, не летал, — осклабился дракон, — но говорят, недостаточно устойчив в полете и слишком чуток к отклонениям рулей и элеронов. Поэтому самолет пришлось доводить. ДИ-8бис получил новые консоли крыла, новое горизонтальное оперение и киль с увеличенным рулем поворота. Поколдовали с оружием.

— Про это подробнее, — попросил Гастингс.

— Вошел во вкус? — Дракон хмыкнул. — Подфюзеляжная легкоъемная батарея из пяти пушек ШВАК тебе нравится?..

— Нравится, — сказал Гастингс.

— И вот такая неприятность, — безжалостно объявил дракон, — что ДИ-8бис вообще не строили. Бригаду Архангельского в полном составе перевели на завод номер 22 как самостоятельное ОКБ. Им поручили отслеживать серийный выпуск СБ. То есть проект попросту похоронили на корню.

— Ну похоронили и ладно, — примирительным тоном вставил Вася. — Мы здесь можем продолжить испытания. Кроме того, Советский Союз много интересного делал и...

— Нет, Вася, ты неправ, — покачал головой дракон. — Некоторые неудачи имели далеко идущие последствия. И неудача с ДИ-8 — из их числа.

— Кого-то посадили? — спросил Герман Вольф.

— Ты слишком прямолинеен, дорогой мой вахмистр, — отозвался Горыныч. — Почему же непременно «посадили»? То, что у Туполева не вышло с дальним истребителем, привело к тому, что перечеркнули другие подобные же проекты других разработчиков. Сочли направление неперспективным.

— Погодите, сэр, как такое возможно? — не понял Гастингс.

Вася и Вольф рассмеялись одновременно. Англичанин готов был обидеться, но тут Вася примирительно хлопнул его по плечу:

— Не обижайтесь, дорогой товарищ флайт-лейтенант! Все просто. Нужно знать, кто и где был каким начальником в те годы, только и всего. ГУАП — государственное управление авиационной промышленности — возглавлял Михаил Моисеевич Каганович. Но фактически там заправлял не сам Каганович, а его первый заместитель, то есть — Туполев. И раз у Туполева что-то не получилось, значит, перспективы на данном направлении нет, стало быть, и никому другому искать эту перспективу не позволено. Кто-то что-то там еще создавал? Григорович, кстати, работал в этом же направлении... В общем, тему закрыли, проекты уничтожили, работников передали в другие КБ или вообще уволили. Вот так.

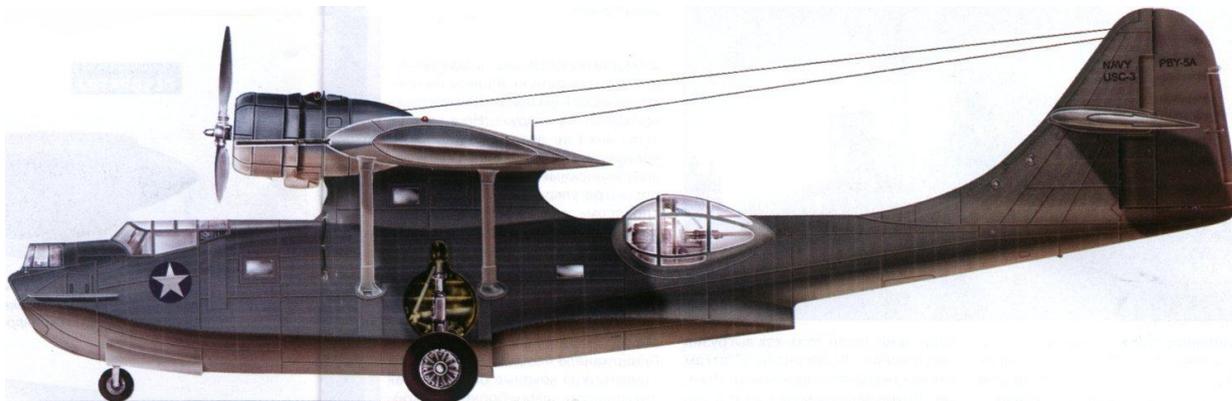
— Да, так, — подтвердил дракон. — Из песни слова не выкинешь.

— Неудачный, значит, самолет? — вздохнул Гастингс.

— Ничего, Уилберфорс, дружище, — сказал младший лейтенант, — самолетов много. Идем-ка к Зиночке, выберем себе по хорошему истребителю — и вперед.

© А. Мартьянов. 24.12. 2012.

## 57. Морская красавица



— Я считаю, что «Каталина» была одним из самых красивых самолетов, какие когда-либо строились в середине двадцатого века.

Высказавшись подобным образом, штаб-сержант Билл Хопкинс скрестил на груди руки и выпрямился.

Вася озадаченно поскреб в затылке.

— Что-то я не понял... — пробормотал он.

— Я сказал что-то непонятное, товарищ младший лейтенант? — осведомился Хопкинс.

— Нет, что ты тут стоишь как Чингачгук Большой Змей, с непроницаемым лицом и гордым видом, — это как раз ясно, — ответил Вася. — Но почему именно «Каталина»? Спроси фройляйн Шнапс — она наверняка назовет что-нибудь совершенно иное, например, адский триплан Красного Барона или еще какое-нибудь творение ее любимого Фоккера...

— И ошибется, — Хопкинс был непреклонен. — «Каталина» — это само совершенство.

— Теперь можешь расслабиться и поговорить по-человечески, — кивнул Вася. — Видишь, Билл, никто тебе больше не возражает. Все с тобой согласны. Все готовы выслушать тебя. Верно я говорю, Горыныч?

— Гхм, — кашлянул змей. Несколько огоньков вспыхнули и тут же погасли в траве. — Пожалуй, да. Пожалуй, мы послушаем, что нам имеет сообщить мистер Хопкинс. Приступай, Билл. Тут только твои друзья.

Хопкинс не выдержал и рассмеялся.:

— А ну вас...

— Да ладно тебе, — примирительно сказал Вася. — Ну, нравится тебе «Каталина». Молодец.

— Так ведь она действительно прекрасна, — теперь Хопкинс почти оправдывался. — Едва ли не самая удачная из летающих лодок. Самый массовый выпуск. И до сих пор эксплуатируется.



— Билл — американец, Вася, — напомнил дракон. — Для него важно, велик ли тираж. Единичные шедевры — это для Старого Света.

— Ну знаешь, Горыныч!.. — обиделся Хопкинс. — Неудачную машину не стали бы штамповать в таких количествах.

— Кстати, фирма «Дуглас» предложила проект самолета не хуже, — прищурился дракон. — По крайней мере, так считается. Но «Консолидейтед» запросила за свой самолетик 90

тысяч баксов, а «Дуглас» — 110, поэтому вояки, естественно, предпочли проект «Консолидейтед».

— История не знает сослагательного наклонения, — торжественно заявил Хопкинс. — Никто не летает на несостоявшемся проекте фирмы «Дуглас». А «Каталина»...

— Кстати, откуда такое название? — перебил Вася. — Это, вроде, женское имя? Хотя правильнее было бы, ну мне просто так кажется, — «Катерина»...

Хопкинс и Горыныч расхохотались хором.

— Эх, Вася! — сказал, вытирая слезу, Билл. — Сразу видать, не бывал ты в Америке. Летаящая лодка именовалась поначалу просто — РВУ. В ноябре сорокового года королевские ВВС — англичане, я хочу сказать, — получили несколько этих машин. Потом, кстати, самолет им так понравился, что они закупили его в промышленных объемах. Ну так вот, англичане считали, что название самолета должно указывать на фирму-изготовителя. Поэтому они назвали свое приобретение «Каталина» — в честь небольшого курортного города в Калифорнии.

— Ясно, — пробурчал Вася.

— А в сорок первом уже США официально ввели для своих самолетов систему названий. И имя «Каталина» они позаимствовали у англичан.

— То есть, получается полная гармония между союзниками, по крайней мере, в этом вопросе? — уточнил Вася. — Сначала англичане называют самолет в честь американского города, а потом американцы берут это имя — из уважения к английской системе наименований?



— Зришь в корень, товарищ, — ответил вместо Хопкинса дракон.

— Насколько я теперь припоминаю, «Каталину» строили чуть ли не в тридцать пятом году, — прищурился Вася. — Она уже в тридцать девятом считалась несколько устаревшей. Как же вышло, что ее выпускали так массово?

— Во-первых, было несколько модификаций, — объяснил Хопкинс. — Во-вторых, она реально была удачной. И в-третьих, так сложилось, что именно «Каталина» оказалась единственным доступным морским патрульным самолетом, который был в состоянии удовлетворить неотложные потребности государств накануне войны. Война-то надвигалась, Вася! Мировая война! И все это понимали. В общем, в декабре тридцать девятого ВМС США заказали «Консолидейтед» двести таких самолетов. И пошло-поехало... Точнее, пошло-полетело...

— А сколько всего их выпустили? — спросил Вася.

Хопкинс перевел взгляд на дракона. Горыныч скромно поскреб когтями по земле, оставляя глубокие борозды.

— Думаю, штук так три тысячи триста, или чуток больше, — сказал дракон. — И из них около сотни летают до сих пор.

— А что они делают? — спросил Вася.

— Летают, Вася, летают! — засмеялся дракон. — И пожары тушат лесные, и доставляют в труднодоступные места экспедиции и оборудование. А несколько машинок катают богатеев — чтобы господа могли порыбачить или поохотиться в каком-нибудь глухом уголке, куда «только самолетом можно долететь». И то не каждым, а гидросамолетом!

Вася вздохнул.



— Что, товарищ младший лейтенант, правда восхитительно? — встрял Хопкинс. — Вот что значит — шедевр. Впрочем, чему удивляться, — это работа очень талантливых, практически гениальных людей. Во-первых, конечно, авиационного инженера Айзека Маклина Лэддона, коротко «Мака». Основатель «Консолидейтед», Рубен Флит, сначала выпускал просто учебно-тренировочные самолетики, но потом решил расширить ассортимент и перешел к постройке тяжелых многомоторных машин, благо военные этим делом интересовались. В 1927 году Флит привлек к своим проектам двух гениев.

— Двух? — прищурился Вася. — Ты говорил о Маке...

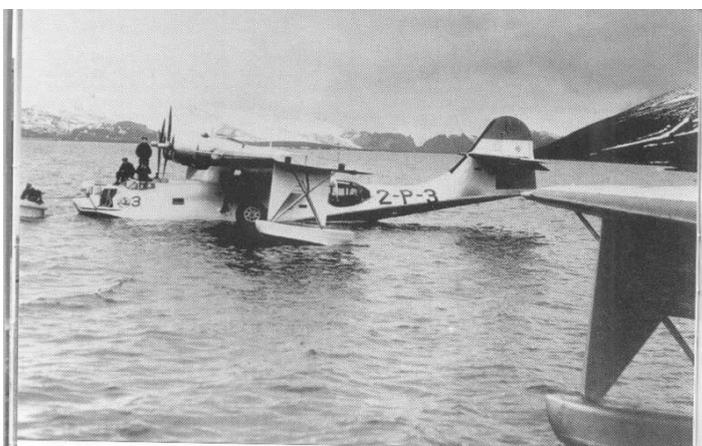
— «Мак» Лэддон — раз. И, — Билл поднял палец, — слушай и радуйся, Вася: вторым был русский конструктор Игорь Сикорский. Как ты помнишь, Сикорский категорически не принял революцию в России и укатил в Америку, где в очередном сарае — в лучших традициях, — начал свое конструкторское дело с нуля.

— То есть, проект нес на себе отпечаток личности Сикорского? — вздохнул Вася. — Это многое объясняет... И множество удачных модификаций, и долговременность, и надежность, и то, что на этой устаревшей еще в тридцать девятом году машине летают аж в двадцать первом веке... Сейчас угадаю: много моторов, большой экипаж, способность совершать дальние перелеты, легко поддается ремонту?

— Ты абсолютно точно указываешь на признаки разработок Сикорского, — кивнул Хопкинс. — Но Сикорский в основном работал над бомбардировщиком «Гардиан», и этот проект проиграл разработке фирмы «Кертисс». Однако опыт «Гардиана» пригодился, когда «Консолидейтед» взялась участвовать в конкурсе на новый патрульный самолет — в 1932 году.

— Выходит, Лэддон воспользовался чужими идеями? — нахмурился Вася.

— А вот и нет! — возразил Билл. — Честно говоря, я думаю, он чему-то научился у Сикорского, воспринял какие-то его основные мысли, но вот конструкция нового самолета, созданная Маком, была абсолютно уникальной. 31 июля 1934 года американское Бюро Патентов выдало на нее Лэддону авторское свидетельство.



— погоди, ты говорил, что фирма «Дуглас» предложила самолетик не хуже, — Вася обернулся к дракону, — просто запросила дороже, вот военные и предпочли «Консолидейтед».

— Ну, погорячился малость, — прищурился дракон. — Хотя деньги сыграли не последнюю роль. И все-таки проект «Дуглас» был менее интересным.

— Новую летающую лодку строили больше года, — продолжал Билл Хопкинс. — Начали в конце 1933 года на заводе «Консолидейтед» в Буффало. Весь тридцать четвертый год вкалывали. Закончили только в начале тридцать пятого. Там была такая проблема: река Ниагара, понимаешь ли, замерзает. Поэтому для наземных и летных испытаний лодку по железной дороге отправили в разобранном виде на базу Норфолк.

— Как там звали их летчика-испытателя? — Дракон сделал вид, что задумался. — Билл, Билл...

— Что — «Билл»? — нахмурился Билл Хопкинс.

— Да не ты, — с досадой отмахнулся лапой дракон. — Билл Уитли, вот как его звали. Испытателя «Консолидейтед». 21 марта 1935 года прототип поднялся в первый полет. Не выпучивая глаза, Вася, никаких происшествий не случилось. Взлетел, полетал, сел. Через неделю самолет уже был в испытательном центре флота на базе Анакоста для предварительных войсковых испытаний.

— И что, никаких недостатков? — недоверчиво прищурился Вася.



— Находили какие-то мелочи, но несущественные. Были кое-какие проблемы с устойчивостью и управляемостью машины, — ответил Билл. — Ну, внесли доработки в конструкцию. Потом довольно много возились с бомбометанием — результаты были пугающе плохими из-за плохой курсовой устойчивости и значительных нагрузок на руле управления. Тут серьезно пришлось повозиться, а потом, 27 июля, самолет получил пробоину при посадке на воду.

— Затонул? — спросил Вася.

— Нет, — Хопкинс покачал головой. — Водонепроницаемые переборки на самолете для чего? Самолет отбуксировали на базу для ремонта. Последовал еще ряд доработок: новый руль направления, изменилась форма хвостовой части фюзеляжа, оборудована новая стрелковая точка в хвостовом отсеке — «туннельная», как ее называли. Изменили форму мотогондол, доработали носовую турель. Мотор поставили «Пратт Уитни» R-1830-64. Если интересно. В Сан-Диего — это недалеко от Каталины, в той же Калифорнии, — Билл Уитли снова облетал машину. Тридцать шестой год, друзья. Военные отнеслись к проекту с таким доверием...

— Военные? С доверием? — перебил Вася. — Ты вообще о чем говоришь, Билл?

Штаб-сержант усмехнулся:

— Говорю о самом красивом самолете середины двадцатого века, Вася. Так вот, военные заказали пятьдесят самолетов второй модификации за два месяца до того, как был

выпущен первый серийный экземпляр первой модификации! А? О чем это говорит, как не о доверии?

— Ну мало ли, — протянул Вася. — О легкомыслии, например. Военным свойственно легкомыслие.

— С тобой невозможно разговаривать, товарищ младший лейтенант, — Билл Хопкинс наморщил нос. — Ладно, слушай дальше, какая это была машина. Как известно даже младенцу, на Гавайях у ВВС США имелась база под названием Перл-Харбор. И вот туда из Сан-Диего в тридцать шестом перегнали двенадцать «Каталин». По правде говоря, это была блистательная демонстрация возможностей нового патрульного самолета. Из Перл-Харбора в Сан-Диего прибыли летчики за своими новыми самолетами. Прошли переподготовку, подняли свои «Каталины» и за 21 час 48 минут благополучно достигли Гавайев. Это очень опасный путь, но все прошло без эксцессов. Потом такие массовые перелеты стали вообще обычным делом, и — ни одной аварии в пути. А?



— Что — «А»? — уточнил младший лейтенант. — Ну, здорово. Только вот Перл-Харбор — не лучшее место для самолета. Много потеряли при японском налете?

— Много, — вздохнул Хопкинс. — Практически все. Три «Каталины» уцелели — просто потому, что находились во время налета на патрулировании. Они потом опять летали, сражались... А вот тебе любопытный «русский след» «Каталины». «Консолидейтед» выпускала не только военную, но и коммерческую версию гидросамолета. И один из таких коммерческих самолетиков купил в 1937 году доктор Ричард Эрчболд, который собирался в экспедицию в Новую Гвинею. Но тут как раз в Арктике пропал экипаж советского летчика Леваневского. Советское правительство искало машину для спасательной операции и ничего лучше «Каталины» не нашло. Упросили Эрчболда передать машину для благородных целей. Пока шли долгие и безуспешные поиски, самолет пилотировал известный летчик и исследователь сэр Хьюберт Уилкинс. Когда все закончилось, самолет остался в Советском Союзе. «Работал» транспортником. А 22 июля 1942 года погиб.

— Как? — спросил Вася.

— Доставил на Новую Землю американского военно-морского атташе Самуэля Фрэнкеля, — вздохнул Хопкинс. — Стоял себе на якоре на базе. И тут его сбила немецкая субмарина... Всё.

— Грустно, — вздохнул Вася. — Самолетик с большой историей.

— Кстати, русские заказали «Консолидейтед» в конце тридцать седьмого три летающих лодки, — вставил дракон. — И заодно лицензию на их серийное производство в СССР. Ну и контракт на техпомощь со стороны американцев при строительстве сборочной линии. Их собирались выпускать в Таганроге на авиазаводе, который тогда строился. Впрочем, точных сведений о том, сколько в СССР построили таких самолетов нет. Инженеры «Консолидейтед», работавшие в Советском Союзе до нападения немцев, считают, что русских «Каталин» было приблизительно полторы сотни.

— «Каталины» всех модификаций могли нести торпеды, — загибал пальцы Билл. — Кроме того, эти самолеты использовались для ночного поиска — до конца войны. Особенно на Тихом океане. Днем они были слишком уязвимы для зениток, зато ночью — другое дело. А японцы как раз по ночам и перевозили войска и припасы, в первую очередь десантными судами. Тут сверху на них бац, бац, «черная кошка»... Они красили самолеты в черный цвет, — пояснил Билл.

— Спасибо, Билл, — сказал Вася. — А то я плохо понял, что такое «черная кошка».

Штаб-сержант поднял брови:

— Ну, извини, если я объясняю очевидное. А еще «Каталины» служили спасательными самолетами. Знал об этом? Подбирали летчиков со спасательных плотов в океане. Кстати, такие операции назывались «Дамбо». Мультфильм про летающего слоненка с большими ушами видел?

Дракон беспокойно заворочался на месте.

— Ты ни на что не намекаешь? — спросил он штаб-сержанта.

— Только на диснеевского персонажа, — заверил Хопкинс. — Благодаря операциям «Дамбо» самолет «Каталина» всегда пользовался огромной любовью у летчиков. Один из них, например, всегда вставал и отдавал честь, если замечал в небе «Каталину». А это о чем-нибудь да говорит.

— Билл, ты меня абсолютно убедил в том, что это был выдающийся самолет, — сказал Вася. — Но почему ты вообще заговорил о «Каталине», да еще в таком патетическом тоне?

— Потому что я только что такую разгрохал, — сознался штаб-сержант Билл Хопкинс.

© А. Мартьянов. 24.12. 2012.

## 58. Суета вокруг турели



Флайт-лейтенант Уилберфорс Гастингс приветственно взмахнул рукой.

— Рад видеть вас, Василий, дружище.

За спиной товарища младшего лейтенанта нарисовался Горыныч. Древний змей весело ухмылялся.

— А, это наш новенький! — Горыныч дохнул огоньком. — Ну как он, по-твоему, Вася?

— Довольно бравый, — доложил Вася.

При виде дракона Гастингс чуть попятился, но очень быстро взял себя в руки и вежливо кивнул:

— Приветствую вас, сэр.

Горыныч шумно расхохотался:

— Слышал, товарищ младший лейтенант? Меня назвали «сэр»!

Гастингс покраснел, так что веснушки отчетливо выступили на его лице.

— По-вашему, это забавно, сэр? — осведомился он у дракона.

— Ну, как тебе сказать, дорогой товарищ флайт-лейтенант, — протянул Горыныч. — Сдается мне, да, забавно.

Гастингс пожал плечами:

— Не смею возражать, сэр.

— Непробиваем, — вздохнул Вася.

— Непробиваемых, равно как и непотопляемых не бывает, — сообщил Гастингс. — И я имею в виду не только людей.

— Мы поняли, что вы имеете в виду, сэр, — дракон подчеркнул последнее слово. — Хотя сравнение людей и самолетов...

— Некорректно? — подсказал Гастингс.



— Забавно? — предположил Вася.

— Иногда бывает в самую точку! — сердито закончил свою мысль змей. — Например, вас, товарищ флайт-лейтенант, сэр, я бы сравнил с английским же истребителем «Дефиант».

— Это еще почему? — насторожился Гастингс.

— На данном этапе я практически не отмечаю различий! — заявил дракон, довольный тем, что ухитрился сбить англичанина с толку. — Оригинальны, немного устрашающи, несомненно, дерзки, — но имеет слабые места. И как только враг обнаружит эти слабые места — так всё, фью, прощай, самолетик.

— Стоп, — остановил его Вася, — о чем мы сейчас, собственно, говорим?

— Мне показалось, — ледяным тоном произнес Уилберфорс Гастингс, — что Gorynych the Zmei изволил высказывать угрозы в мой адрес.

— Еще чего! — фыркнул Горыныч. — Просто флеш-моб. Кто на какой самолетик похож. Могу я, в конце концов, иметь собственное мнение?

— Ты, Горыныч, по любому поводу имеешь собственное мнение, — заверил его младший лейтенант.

— Я все-таки не понял, при чем здесь «Дефиант»? — настаивал Гастингс. Он все еще не оттаял и излучал просто ледяное негодование.

— Для начала давайте просто рассмотрим самолет, — предложил Горыныч. — Выводы будем делать потом.

— «Дефиант» — турельный истребитель, — сказал Гастингс. — В сороковом году — один из самых эффективных.

— Заметьте, товарищи и мистеры, — вставил Горыныч, — как стремительно устаревала техника! Для «Дефианта» существовал только один год.

— Зато какой! — быстро возразил флайт-лейтенант. — Год, когда Англия стояла лицом к лицу с ненавистным врагом, одна против громадной мощи гитлеровской Германии!

— Гм, — вставил Вася. — С чего, собственно, вообще англичанам вздумалось строить такой самолет?

— Все началось с проблемы, — вздохнул Гастингс. — Открытые стрелковые установки самолетов до конца двадцатых оставались приблизительно такими же, какими были во время Первой Мировой войны. А скорость полета все время возрастала. Соответственно, точность попаданий катастрофически падала. Проблема.

— Да, это проблема, — согласился Вася.

— Когда скорость начала превышать двести километров в час, — продолжал Гастингс, — или, по-нашему, сто пятьдесят миль в час, — стрелки начали мерзнуть. Согласитесь, не так-то просто менять магазины замерзшими пальцами в воздушном потоке!

— Никто не оспаривает эту очевидную истину, сэр, — произнес Вася с таким важным видом, что дракон поперхнулся и несколько минут откашливался, выплевывая капли пламени.

— Имел место даже такой прискорбный эпизод, — поведал Гастингс невозмутимо, — когда передний стрелок при перезарядке уронил диск от пулемета, и воздушный поток унес его, — я имею в виду диск, — через винт, повредив таким образом деревянные лопасти.

— Мы переходим к моменту, когда все наконец додумались до того, что переднюю стрелковую точку надо прикрывать, — подсказал Вася.

— Именно, — кивнул Гастингс. — Но как это сделать? Простой щиток не подходит по ряду причин. В конце концов, пришли к идее полностью закрытой турели. У некоторых разработчиков данная идея вызвала сомнение, но министерство авиации явило внезапный энтузиазм. Фирма «Боултон энд Пол» исследовала вопрос два месяца и наконец в июне 1933 года получила одобрение.

— погоди, Гастингс, — Вася так разволновался, что заговорил с англичанином фамильярно, на «ты», — про какой самолет сейчас речь?



— О, прошу прощения, — отозвался британец. — «Боултон энд Пол» переделывали «Сайдстренд». Это был их старый самолет. Именно с «Сайдстренда» стрелок ронял диск от пулемета... В общем, ребята с «Боултон энд Пол» постарались, в результате чего явился практически новый самолет — «Оверстренд» — с вышеназванной турелью. Эффект был виден сразу: процент попаданий возрос с пятнадцати до семидесяти пяти. Турель позволяла стрелку полностью сосредоточиться на цели. Все были в восторге. Но... — Уилберфорс Гастингс предупреждающе поднял палец. — Комбинация пневматики и мускульной силы человека имела ограничения: физически человек слабее, чем машина. Что делать?

— Искать что-то еще, — подсказал Вася.

— Помогли французы, — Гастингс произнес это с достоинством, немного отстраненно, как бы желая дистанцироваться от вечного соперника. — Во Франции появилась информация о более совершенной конструкции, основанной на «игрушках» инженера де Бюссона. Да, да, они называли это изобретение «игрушкой». Что ж, чем глупее французы, тем лучше англичанам. Наше правительство внесло некоторые патенты «Боултон энд Пол» в «Секретный лист», а вот правительство Франции с изумительной беспечностью продало нам, — я хочу сказать, «нам, англичанам» в лице главного конструктора «Боултон энд Пол» Норта, — турель де Бюссона для 20-миллиметровой пушки и для пулемета. Эта «игрушка» появилась в Англии в начале тридцать пятого и сразу завоевала сердца: она управлялась гидравликой и несла четыре 7,5 миллиметровых пулемета «Дарн».

— Мне нравится, как англичане ухитряются все грести под себя, — сказал дракон.

Флайт-лейтенант пропустил это замечание мимо ушей.

— Уже в тридцать пятом мы задумывались над созданием дневных и ночных истребителей, — продолжал он. — Турель давала новые возможности для атаки. Стрелковая башня находилась позади кабины пилота. Четыре пулемета с боезапасом по шестьсот патронов на ствол.

— Впечатляет, — сказал дракон. — Для того времени, я имею в виду.

Гастингс метнул на него быстрый взгляд, но не стал комментировать и продолжил:

— Вращение башни и наводка пулеметов производились с помощью гидравлического привода. Электродвигатель масляного насоса питался от бортовой электросети. Башня вращалась на триста шестьдесят градусов. В общем, да, впечатляет... Задача такого истребителя, как предполагалось, в первую очередь — разрушать строй вражеских бомбардировщиков. Поэтому изначально считали, что двухместные турельные истребители будут действовать в паре с одноместными, вроде «Харрикейна». Они дополняют друг друга: «Харрикейны» атакуют обычным образом, а турельные истребители — с боков и снизу. Битва истребителя против истребителя при подобной тактике, в общем, не предусматривалась. Поэтому переднее вооружение с этого самолета сняли — оно не требовалось для выполнения предписанных задач. И к тому же снижало летные характеристики.

— К чему, в конце концов, вы пришли? — не выдержал Вася. — Хватит ходить вокруг да около! Когда появился «Дефиант»?

— Август тридцать пятого, — откликнулся Гастингс. — Фирма «Боултон энд Пол» предъявила окончательный проект своей поразительной турельной машины. Внешне она напоминала «Харрикейн». Плюс — полностью убирающееся шасси, закрытая кабина, трехлопастной металлический винт, система антиобледенения. Самолет мог развивать скорость около пятисот километров в час. Идея считалась революционной, и штаб ВВС заказал прототипы турельного истребителя сразу нескольким фирмам. Это несколько превысило, скажем так, финансовые возможности, но когда министерство и военные охвачены энтузиазмом, остановить их трудно.

— И что, вся Англия начала строить турельные истребители? — недоверчиво прищурился дракон.

— Вообще-то есть сила, способная противостоять английскому энтузиазму, — сознался Гастингс. — Это английская бюрократия. Пока военные вытряхивали из Казначейства специальное разрешение, количество фирм, готовых работать в проекте, сократилось до двух: «Боултон энд Пол» и «Хоукер». Но «Хоукер» слишком была занята «Харрикейнами», так что в конце концов остались только «Боултон энд Пол». Основная идея их главного конструктора, Норта, заключалась в том, что исход боя в большей степени зависит от технического совершенства машины. Чем меньше работает «человеческий фактор», тем вероятнее победа.

— Одна из любимых тем для обсуждения в нашем тесном дружеском коллективе, — заметил Вася. — Кто сражается, в конце концов, люди или машины?

— Норт сказал бы, что машины, — кивнул Гастингс. — Очень важное устройство появилось на нашем самолете. Оно вращалось вместе с турелью и обеспечивало ограничение по заданной диаграмме поля огня, чтобы не повредились части самолета. Контакт, двигавшийся внутри цилиндра, включал соленоид спусковой цепи пулемета «Браунинг». Когда контакт находился за пределами запретной области, ток шел. Как только оружие нацеливалось на элементы конструкции самолета, ток прерывался.

— И этот самолет... — подсказал младший лейтенант.

— ...Да, именно этот самолет получил название «Дефиант» — то есть, «дерзкий», «строптивый», — кивнул Уилберфорс Гастингс. — В марте тридцать седьмого пришел

заказ на серию из восьмидесяти семи самолетов. 11 августа полетел прототип. Турель на него еще не установили, вес турели компенсировали балластом. Полет прошел успешно... и снова начались задержки. В тридцать восьмом самолет еще не полетел. Хотя было уже пора. Поставили более мощный мотор, что вызвало новые переделки.

— Это уж как обычно, — вздохнул Вася.

— Осенью тридцать девятого провели сравнение «Дефианта» с «Харрикейном», — Гастингс глянул на небо, как будто рассчитывал увидеть там оба этих самолета. — Учебный воздушный бой сразу показал: «Харрикейн» бьет «Дефиант». Следовательно, побьет его и Vф.109. Не сразу, а когда немец очухается и поймет, какая перед ним машина. В первое мгновение сработает фактор неожиданности.

— Это английская теория? — прищурился Вася.



— И английская практика, — сказал Гастингс. — Все подтвердилось в бою. Кстати, выяснилось еще одно: если мы хотим, чтобы «Дефиант» работал на полную катушку, необходимо тесное взаимодействие летчика и стрелка. Так сказать, единый организм из двух человек и одной машины. Но в любом случае в маневренном воздушном бою шансов у «Дефианта» практически нет.

— Слушайте, но как англичане вообще решились выпустить подобную машину против Люфтваффе? — не выдержал Вася. — Вы же все знали заранее, еще в тридцать девятом!

— Этот самолет был технологичен — его можно было выпускать в больших количествах, причем не требовалось много квалифицированных рабочих, — объяснил Гастингс. — И я уже говорил: предполагалось, что он будет работать в паре с «Харрикейнами». Кстати, поначалу «Дефиант» добился неплохих результатов. 20 марта 1940 года «Дефианты» отправились на базу Уиттеринг, а оттуда — в Даксфорд. 12 мая они сбили Ju.88. Первый успех «Дефианта»!

— Недолгий, — угрюмо вставил дракон. И пояснил: — Ну, я кое-что повидал... Кажется, помню эту историю.

— И что вы помните, сэр? — вскинулся Гастингс.

— Немцы принимали «Дефиант» за «Харрикейн» и пытались атаковать сзади. И немедленно попадали под огонь счетверенных пулеметных установок. У берегов Голландии «Дефианты» сбили сразу четыре «Юнкерса», а потом столкнулись с Vф.109Е — и все самые мрачные опасения подтвердились. Пять из шести английских самолетиков были уничтожены, — поведал дракон. — Немцы быстро учатся: буквально через

несколько дней они уже атаковали «Дефианты» в лоб или снизу сзади из «мертвой» зоны... Все повторилось во время эвакуации Дюнкерка. Это был звездный час «Дефиантов». Немцы принимали их за «Харрикейны» и действовали соответственно, а «Дефианты» этим пользовались. В результате посбивали кучу немецких самолетов. Англичане пишут, что их было тридцать семь, немцы признают только четырнадцать. Истина, как говорится, где-то рядом.

— Примерно так, да, — нехотя согласился Гастингс. — В маневренном бою «Дефиант» имел шанс только в том случае, если набрасывался на одиночный, отставший «Мессер». И очень скоро эти самолеты стали использоваться в роли ночных истребителей — ночь покрывала их недостатки, а потом и в роли спасателей на море. Правда, тоже недолго: в сорок втором их уже заменили на «Спитфайры».

— Сейчас сохранились? — спросил Вася.

— Один экземпляр — в музее королевских ВВС, — ответил Гастингс.

— Конечно, вы навещаете своего «родственника»? — подсказал дракон.

Гастингс и бровью не повел.

— А как же, — ответил он. — На Рождество — обязательно.

© А. Мартьянов. 23.12. 2012.

## 59. «Летучая учителька»



Франсуа Ларош покосился на Уилберфорса Гастингса. Оба они держали под ручки фройляйн Брунгильду и за ее спиной обменивались сердитыми взглядами. Соперничество Англии и Франции никогда не прекращалось.

Фройляйн Брунгильда, возможно, подозревала об этих взглядах, которыми украдкой обменивались оба летчика. Но не придавала им слишком большого значения.

— Мадемуазель Брунгильда изумительно шарман рассказывает об авиатрисах, — сообщил Ларош тоном, который заставлял флайт-лейтенанта понять: у французского летчика с очаровательной фройляйн давние, пусть и строго платонические, отношения.

Но Уилберфорс Гастингс с хладнокровием истинного англичанина лишь пожал плечами и молвил:

— Оу. Но это же естественно. В начале двадцатого века авиация была для юных леди самой верной дорогой к эмансипации. Не так ли?

— Смотря для кого, — сказала Брунгильда. — Большинство действительно летали ради полетов. А начинали — потому что желали доказать: в мире техники женщины могут добиться таких же успехов, что и мужчины, и даже превзойти их.

— Я же говорил, — одними губами произнес Гастингс.

— С другой стороны, взять такую изумительную «звезду» авиации раннего периода, как Кэтрин Стинсон, — продолжала фройляйн Шнапс самозабвенно. — Вовсе не авиация и не

эмансипация были ее первоначальной целью. Видите ли, ей нужны были деньги. Она хотела учиться музыке, и не в Америке, а в Европе. И пришла к выводу, что проще всего заработать большую сумму, выступая на авиационных шоу.

— Очень необычный ход мысли для молодой девушки, — заметил Гастингс.



Франсуа Ларош пожал плечами:

— Не стоит недооценивать мадемуазель. У них всегда найдется запасной трюк в ридикюльчике.

— Именно. Представьте себе Кэтрин, — Frau Leutnant прикрыла глаза. — Хорошенькая, очень маленького роста, девочка-миниатюра. Она родилась в 1891 году в Форт Пейн, штат Алабама. За двенадцать лет до первого полета братьев Райт. Была старшей из четверых детей. И вот Кэти решает стать пианисткой. Родители в восторге. Покупают для девочки фортепиано. Но где добыть денег? Кэти выдает им свою гениальную идею: сначала она научится летать на самолетах, выступит с воздушными трюками, выиграет какое-нибудь соревнование, получит приз, — словом, быстренько соберет необходимую сумму — и здравствуй, музыка!

— Весьма сложный и извилистый путь к цели, — задумчиво проговорил Франсуа. — Характерно для женского ума, между прочим. Но как ей позволили?..

— Как-то позволили... — Брунгильда пожала плечами. — Кэти, надо думать, умела убеждать. Так или иначе, ее не только отпустили в Чикаго, но и разрешили продать пианино. Ведь для того, чтобы учиться летному искусству, требовались деньги.

— Кстати, сколько стоило фортепиано по тем временам? — поинтересовался Гастингс.

— Пятьсот долларов, — Брунгильда развела руками. — Огромные деньги. Как раз в такую сумму, в общем, и обходились летные уроки.

— И кто же согласился учить девушку летать? — Франсуа более аккуратно завязал свой белый шарф, поправил перчатки.

— По тем временам найти преподавателя было непросто, — согласилась Брунгильда. — Кэти обратилась к одному из первых известных авиаторов — Максу Лилли. Он с сомнением посмотрел на эту девочку — слишком маленькую... и вообще — девочку! Ей пришлось уламывать его и в конце концов он согласился. И что же? Четыре часа уроков — после чего он доверил ей самостоятельное управление самолетом. 12 июля 1912 года Кэтрин Стинсон стала четвертой американской женщиной, получившей летную лицензию.

— Неплохо, — кивнул Гастингс. — Весьма целеустремленная леди.

— Она выступала по всей стране. Лилли обучил ее кое-каким воздушным трюкам. И вот уже десятки, сотни зрителей взволнованно наблюдают за фокусами, которые Кэти выделывает в небе. На ярмарки, где она выступала, приезжали со всего штата...

— А когда она поступила в свой музыкальный колледж или куда она там собиралась? — поинтересовался Франсуа.

— Думаю, вы уже догадались, — Брунгильда улыбнулась. — Никогда. Авиация оказалась гораздо интереснее, чем музыка. Так что заново покупать фортепиано уже не понадобилось. Кэтрин не только «заболела» сама, но и «заразила» всю семью: младшую сестру Марджори и обоих братьев, Джека и Эдди. В общем, в 1913 году Кэти и ее мама...

— Стоп, при чем тут мама? — удивился Франсуа. — До сих пор мы, кажется, говорили о молодых Стинсонах?

— Маму она тоже увлекла идеей, — объяснила Брунгильда. — Миссис Эмма Стинсон поняла, что авиация сулит хорошие перспективы. И основала в Хот-Спринге, где в то время жила их семья, авиационную компанию «Стинсон» — Stinson Aviation Company. Мама была коммерческим директором компании, Эдвард Стинсон — главным механиком... Спустя короткое время все они перебрались в Сан-Антонио, штат Техас. Сначала — Макс Лилли. Он получил разрешение использовать плац форта «Сэм Хьюстон» в качестве летного поля. Ну и вообще в Техасе подходящий климат — можно летать хоть круглый год. И подходящий рельеф местности — много равнин. И тренироваться, отрабатывая все новые и новые трюки.

— А за Лилли подтянулась Кэти, — кивнул флайт-лейтенант Гастингс. — Ясно...

— Вслед за Кэти туда же перебралась мама со своей летной школой «Стинсон», — продолжала Брунгильда. — На 750 гектарах земли они устроили летное поле — Stinson Municipal. Кэти постоянно совершенствовала трюки, выполняла все более и более сложные. Самым опасным считалась «мертвая петля», и она его освоила.

— Аварии были? — нахмурился Франсуа.



— Аварии были, были и аварийные посадки, и самолеты она разбивала, но вообще Кэтрин всегда очень тщательно следила за исправностью техники, — ответила Брунгильда. — По ее мнению, Макс Лилли, погиб именно потому, что пренебрег этим правилом... Да, и еще Кэтрин самая первая начала летать на самолете ночью.

— Первая из женщин? — уточнил Гастингс.

Как англичанин, он весьма интересовался темой ночных полетов.

— Первая из всех людей, — ответила Брунгильда. — В 1915 году она устроила ночное рекламное шоу. Промчалась по темному небу над Лос-Анджелесом, рассыпая искрами буквы CAL. Ей первой из всех удалось нарисовать буквы самолетом, если вы понимаете, что я имею в виду.

Брунгильда начертила буквы в воздухе пальцем.

— А что значит CAL? — спросил Франсуа. — Какая-то фирма?

— Может быть, «Калифорния», — сказала Брунгильда и призналась: — Точно не знаю.

— Впечатляет, — признал Гастингс.

— Впечатляет? — Брунгильда просто вскипела. — Скажите лучше — потрясающе! В 1917 году она установила рекорд дальности — 610 миль (это почти тысяча километров) — пролетев от Сан-Диего до Сан-Франциско через горы Южной Калифорнии. А потом...

— Интересно, в чем еще ей удалось превзойти весь мир? — вполголоса спросил Гастингс.

— Оставьте свою иронию при себе, сэр! — отрезала Брунгильда. — Кэтрин Стинсон была первой женщиной — почтовым летчиком. Когда почтовое ведомство США начало использовать для доставки воздушные пути, Стинсон попробовала себя в этом качестве. Она доставила авиапочту на расстояние почти в 800 километров.

— А во время войны чем занималась? — спросил Франсуа.

— В 1915 году школа «Стинсон» готовила пилотов. С 1916 года к Кэти присылали на обучение курсантов из Канады. Там получали подготовку летчики, которые впоследствии составили «Техасскую эскадрилью». Это они называли Кэти — на своем неподражаемом «диалекте» — «Летающей Учителкой». Кроме того, Кэти и ее сестра Марджори вместе выступали, собирая средства для войны.

— Известно, на каких самолетах они летали? — поинтересовался Франсуа.

— Известно, но вы и сами могли бы догадаться, — усмехнулась Брунгильда. — На самом распространенном тогда — Curtiss JN-4D, «Дженни». Когда погиб знаменитый летчик, тоже выступавший в шоу, Линкольн Бичи, Кэти купила обломки его самолета — ради мотора «Гном» в 80 лошадиных сил. Кстати, девушки собрали около двух миллионов долларов. В те годы — гигантское богатство!

Франсуа присвистнул, а Гастингс пожал плечами, но видно было, что и он удивлен размером суммы.

— Знаете, сестры Стинсон ведь производили невероятное впечатление! — добавила фройляйн Шнапс. — Они разыгрывали в небе знаменитые воздушные бои той войны, что шла в Европе. А как выглядели! Кэти — маленькая, тоненькая, в кожаной куртке, очках, шлеме. В галифе! Чопорные дамы поджимали губы, когда видели «эту девчонку», одетую как для верховой езды... Она была символом свободы, такая изящная и хрупкая и такая сильная.



— Насколько я помню, где-то году в 1917 распоряжением правительства Соединенных Штатов все частные авиационные школы закрывались — из соображений государственной безопасности, — заметил Гастингс.

— Так и было, — кивнула Брунгильда.

— И Кэти, конечно, стала боевым летчиком? — спросил Гастингс.

— Нет, — Брунгильда покачала головой. — Конечно, она пыталась. Но военные дважды ей отказывали. «Женщин не берем!» Кэти, впрочем, не смутилась и стала водителем санитарной машины. Кстати, многие летчицы соглашались на такую работу. И вот тут здоровье Кэти впервые дало трещину... — Брунгильда вздохнула. — Никакие опасные воздушные трюки не оказались для нее так опасны, как холодный европейский климат и суровые условия военного времени... Думаю, мокрых ног оказалось достаточно. Она подхватила тяжелейший грипп.

— Испанку? — спросил Франсуа сочувственным тоном.

— Не знаю в точности. Но в любом случае она тяжело заболела, и это помешало ей продолжить авиационную карьеру. Когда Кэти вернулась с войны, у нее обнаружили туберкулез.

— Вот это да!.. — протянул Франсуа. — Жаль...

— Кэти перебралась в Санта-Фе, — Брунгильда прищурилась, словно собиралась рассмотреть свою героиню из дали времен. — Здоровье требовало, чтобы теперь она жила более размеренной жизнью. Никаких трюков, никаких ярмарок... Кэти занималась архитектурой, дизайном квартир, работала в особом стиле — в нем чувствовалось влияние культуры индейцев пуэбло и испанского колониального стиля.

— А замуж-то она вышла? — спросил Франсуа.

— В 1928 году, — кивнула Брунгильда. — За бывшего летчика по имени Мигель Отеро. Впоследствии он стал судьей. Детей не было. Кэти умерла 8 июля 1977 года все в том же Санта-Фе.

— Погодите-ка, — нахмурился Франсуа, — а что же младшая сестра, Марджори? О ней что-нибудь известно?

— А то как же! — Брунгильда кивнула. — Марджори получила летную лицензию 12 августа 1914 года и стала девятой женщиной-пилотом Америки — но, что еще интереснее, первой, которая добилась этого в восемнадцать лет. Тоже служила на почте, а в пятнадцатом году, как я уже говорила, работала в семейном бизнесе и готовила будущих летчиков. Когда школу закрыли, Кэтрин уехала в Европу, а Марджори выступала на ярмарках — показывала воздушные трюки.

— Неужели до конца жизни?

— Она занималась этим до 1928 года, а потом ушла из авиации. В 1930 году Марджори Стинсон стала чертежником авиационного отдела ВМС США. Кстати, она, как и старшая сестра, тоже прожила очень долго — 79 лет. Она родилась, если уж говорить точно, в 1896 году и скончалась в 1975-м. Ее прах развеяли над бывшим летным полем школы «Стинсон» в Техасе тем самым Stinson Municipal...

© А. Мартьянов. 24.12. 2012.

## 60. «Буря» — двигатель прогресса



— Я бы не стал так уж безоговорочно доверять всяким там «народным мудростям», — изрек Горыныч.

— Это вы о чем тут спорите? — подошел Билл Хопкинс. — О каком-нибудь двигателе?

Франсуа Ларош плотнее закутался в свой белый шарф.

— В основном о двигателе прогресса, — ответил француз. — Я обмолвился, что таковым часто служила война, особенно большая.

Штаб-сержант Хопкинс пожал плечами:

— Это даже не народная мудрость, а обычное расхожее мнение. Действительно, военные действия подстегивают конструкторскую мысль, изобретаются все новые и новые, зачастую прекрасные вещи.

Он чуть покраснел:

— Я хочу сказать — технически совершенные...

— Мы поняли, что ты хотел сказать, Билл, — дракон вздохнул.

— А вот капитан Хирата, — Хопкинс кивнул в сторону японца, который появился на краю летного поля и явно направлялся в сторону офицерского клуба. — Давайте его спросим.

— Зачем беспокоить человека? — осведомился дракон. — Видно же, что он устал. Дайте ему отдохнуть.

— Нам необходим свежий взгляд на проблему, — заявил Ларош.

— Обусловленный культурными различиями, — добавил Хопкинс.



— Ладно. — Дракон раскрыл рот пошире и испустил призывный трубный рев.

Хирата вздрогнул, остановился и затем медленно подошел к беседующим.

— Кто-то из вас звал на помощь? — вежливо спросил японский капитан.

— Э... Нет. — На мгновение Ларош растерялся, но тут же расцвел широкой улыбкой. — Нам, собственно, необходимо было ваше мнение по одному важному вопросу.

— Слушаю.

— Считаете ли вы, что война является двигателем прогресса?

— В мирное время жизнь уходит на глубину, в военное — жизнь является на поверхности, — глубокомысленно ответил капитан Хирата. — Рожденное во время войны часто бывает несовершенным, потому что производится на свет в спешке. Жизнь таких существ недолговременна.

— Это какая-то дзенская притча? — прищурился дракон.

— И да и нет, — загадочно улыбнулся японец. — Но мы имеем возможность ответить на вопрос, проследив судьбу одного из самолетов.

— Японских, конечно же? — поинтересовался Билл Хопкинс.

— Конечно. — Капитан Хирата слегка поклонился. — Этот самолет был задуман, спроектирован и построен в разгар Второй мировой войны. Можно сказать, что он воплотил собою весь опыт наших боевых действий.

— Вы имеете в виду?... — начал Хопкинс.

Хирата перевел на него взгляд:

— Ki.84 — «Хаяте», то есть «буря». Американцы называли этот самолет «Фрэнк». Кояма Ясуми со своими конструкторами начал работу над ним в апреле сорок второго. «Накадзима» хотела создать многоцелевой истребитель, который, с одной стороны,

превосходил бы все существующие японские самолеты и все известные машины противника, а с другой — мог бы выпускаться массово.

— То есть, идеальный истребитель? — уточнил Ларош.

— В какой-то мере — да, — кивнул Хирата. — Скорость, скороподъемность, дальность полета — все должно было быть выше, чем у более ранних моделей. А кроме того — мощное вооружение: две пушки, два крупнокалиберных пулемета. Что также следует отметить — предполагалось повысить боевую живучесть самолета. Для японских конструкторов такое требование было в новинку.

— Победа любой ценой? — прищурился Билл Хопкинс.

— Скорее, действовала концепция преобладания наступления над обороной, — вступился за японца дракон. — Я правильно излагаю?

— Разумеется. — Хирата выглядел довольным. — Кояма и его сотрудники подготовили эскизный проект в рекордные сроки. Двигатель выбрали восемнадцатичилиндровый звездообразный «Накадзима» Ха.45 — тысяча восемьсот лошадиных сил... В конструкции широко использовали штампованные и пресованные детали.

— А что с живучестью? — вмешался Ларош.

— Бронестекло в козырьке фонаря, бронеспинка, бронезаголовник пилотского кресла, — перечислил Хирата. — Вооружение, как и предполагалось, — два фюзеляжных пулемета, две крыльевые двадцатимиллиметровые пушки, плюс еще подкрыльевая подвеска двух бомб по двести пятьдесят килограммов.

— И когда самолетик полетел? — поинтересовался Ларош.

— Штаб ВВС одобрил проект 12 мая сорок второго года. Разработка конструкции и постройка опытной машины заняли еще одиннадцать месяцев, — ответил Хирата. — Таким образом, в марте сорок третьего первый Ki.84 доставили на аэродром и приступили к испытаниям.

— И как впечатления? — осведомился Хопкинс.



— Летчики-испытатели просто захлебнулись от восторга, — отозвался Хирата. — Прекрасная маневренность, изумительная управляемость — самолет чутко реагировал на любые движения рулей. Устойчивый, не срывался в штопор, превосходно выполнял все фигуры высшего пилотажа. На пикировании разогнался до восьмисот километров в час, а вообще давал шестьсот с половиной... Маслосистема двигателя оказалась не очень надежной — в гидросистеме постоянные течи... Но это сочли малосущественным дефектом.

— И это надолго задержало запуск серии? — поинтересовался Ларош.

— Во время войны не было времени задерживаться на чем-то надолго, — ответил Хирата.  
— Может быть, отсюда и проистекает тот «прогресс», о котором мы говорили. В основном выпуск Ki.84 тормозило отсутствие моторов — опытный завод в Мусаси только-только осваивал их производство.

— И когда же началось? — подал голос американский штаб-сержант. — В сорок четвертом?

— В апреле сорок четвертого, если говорить точно, — отозвался Хирата. — Завод в Ота начал собирать серийные «Хаяте». Штаб хотел получить к концу года свыше двух с половиной тысяч истребителей. Но это было нереально, хотя конструкторы очень постарались и сделали все, чтобы производственники могли приблизиться к идеалу. Разработчики обеспечили «Хаяте» хорошую технологичность: для того, чтобы изготовить такой самолет, требовалось вдвое меньше специальной оснастки, чем, например, для Ki.43 и Ki.44. Конструкция самолета разделялась на отдельные узлы, которые могли собираться независимо друг от друга. В том числе — и сторонними субподрядчиками.

— Умно, — вставил Франсуа Ларош.

Дракон помалкивал. Капитан Хирата продолжал:

— Впрочем, идеал опять оказался недостижим. Моторный завод в Мусаси начал делать по сто двигателей в месяц только с апреля сорок четвертого. Субподрядчики тормозили. Лишь к лету сорок четвертого начался заметный рост производительности, и к осени новыми самолетами вооружили двадцать второй авиаполк, который базировался в Китае, в Ханькоу. Командовал полком майор Ивахаши. Летчики там были подготовленные, боевой опыт у них имелся. Ранее они летали на Ki.44, которые требовали от пилота изрядных навыков.

— И как проявили себя новые самолеты в реальном бою? — заговорил наконец дракон.

Капитан Хирата перевел взгляд на Билла Хопкинса:

— Американцы быстро заметили этот новый самолет и назвали его, как уже упоминалось, «Фрэнк». Вообще американцы предполагали, что в Японии создается какой-то супер-самолет. В конце концов, полковник Фрэнк МакКой дал свое имя этому гипотетическому «супер-самолету», назначив на его «должность» Ki.84... Такова одна из версий. В конце августа сорок четвертого двадцать второй полк сражался с четырнадцатой американской воздушной армией, которая поддерживала войска Чан Кай-ши. Через пять недель боев полк перебросили на Филиппины. Вскоре туда же перегнали еще пять полков «Хаяте». Собственно, Филиппины и стали местом первого массового применения нового самолета.

— Насколько я помню, японцы там успеха не имели, — сдержанно произнес Хопкинс.

— О, это так! — согласился Хирата. — У американцев было численное превосходство, а японским машинам не хватало горючего и запчастей. Но все-таки американцы научились уважать новый японский самолет... Кстати, именно на Филиппинах Ki.84 впервые был применен в качестве пикирующего бомбардировщика. Бомбы брали только мелкие — тридцать, сорок пять килограммов...

Хирата помолчал и вздохнул:

— Естественно, самолет не был идеален. Тот дефект, который выявился в самом начале, никуда не исчез: гидросистемы продолжали течь. Сложным в эксплуатации оказался двигатель. Конструкторы сделали его компактным, а это привело к усложнению процедуры сборки и разборки, особенно в полевых условиях. Кроме того, у «Хаяте» постоянно отказывали тормоза. Качество металла было низким — отсюда частые поломки шасси. После Филиппин от шести полков осталась только горстка истребителей.

— Всегда жаль это слышать, — горестно покачал головой Хопкинс.

— Вы жалеете противника? — переспросил Хирата. — Это очень благородно!

— Он жалеет самолеты, — объяснил дракон. — У Билла просто сердце разрывается, когда он слышит о гибели очередного летательного аппарата.

— Это правда, — признал Хопкинс.

— Что ж, может быть, вам будет не так жаль «Хаяте», когда я скажу, что качество самолетов постоянно ухудшалось, — произнес капитан Хирата. — «Хаяте» стал одним из самых массовых армейских истребителей — к концу сорок четвертого года ВВС приняли более полутора тысяч этих машин. Будем учитывать ухудшающиеся условия: бомбежки самолетостроительного завода в Ота, дефицит материалов.

— И как справлялись с дефицитом материалов? — поинтересовался Франсуа Ларош.



— Созданием новых модификаций, — ответил Хирата. — Когда нехватка алюминия стала ощутимой, перешли от цельнометаллических конструкций к смешанным. Кстати, «Накадзима» предвидела этот вариант заранее, поэтому группа Коямы получила указание — изучить возможность применения деревянных частей. Были спроектированы деревянная задняя часть фюзеляжа и деревянные законцовки крыла. Весной и летом сорок пятого такие самолеты выпускались в Ота. Кроме того, в сентябре сорок третьего, — как видите, опять же заранее! — велись работы по созданию цельнодеревянного «Хаяте». Причем технологию пытались приспособить к условиям производства на непрофильных предприятиях — мебельных, текстильных фабриках...

— Изобретательно, — вставил Ларош.

— Как вы считаете, можно это отнести к «прогрессу»? — спросил Хирата. И не дожидаясь ответа, продолжил: — Ки.106 — деревянный вариант Ки.84 — выпускали уже перед самым концом войны. Остроумцы называли его «японским Ла-5»... Несколько вариантов «Хаяте» остались только в проектах или были выпущены в единственном экземпляре — времени не хватило. Да и обычных «Хаяте» выпускали все меньше. С декабря сорок четвертого опять ощущалась нехватка двигателей. Что немудрено: двигателестроительный завод в Мусаси пережил двенадцать американских налетов. 20 апреля сорок пятого года там полностью прекратилась всякая работа. Американцы бомбили и завод в Ота, уничтожая и производство, и готовые самолеты. Цеха рассредоточили по округе, размещали их в любых более-менее пригодных помещениях, но делу это помогало несильно. Последние деяния «Хаяте» — это, наверное, удары по американским авиабазам на Окинаве в том же апреле сорок пятого. Среди бела дня Ки.84 небольшими группами прорывались к аэродромам и сбрасывали бомбы — с горизонтального полета и с пикирования.

— Довольно результативно, кстати, — заметил Билл Хопкинс. — Зато и сами половину состава потеряли.

Хирата пожал плечами:

— На то и война. «Хаяте» участвовали в отражении налетов Союзников до последнего дня войны — и это невзирая на нехватку запчастей и горючего... После войны американцы, кстати, испытывали трофейный «Хаяте» — машина действительно была сопоставима с лучшими образцами.

— А вот русские были другого мнения, — вмешался дракон. — Красная Армия захватила парочку «Хаяте», и один из них испытывал капитан Веницкий в октябре сорок пятого. Он счел, что «японец» уступает новейшим советским истребителям.

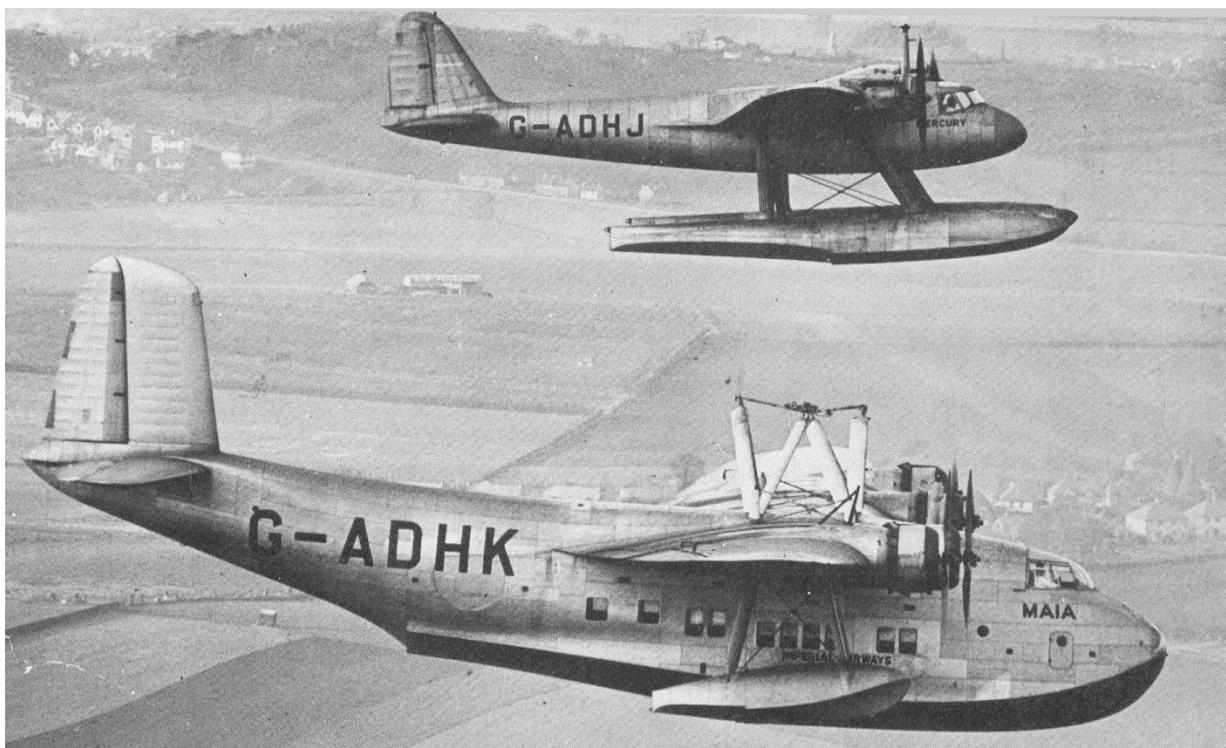
— А это так? — Ларош повернулся к дракону.

Дракон хмыкнул:

— Может, да, а может, и нет... Прогресс — штука обоюдоострая, вот что я вам скажу, мои человеческие друзья.

© А. Мартъянов. 16.01.2013.

## 61. Почта над Атлантикой



Флайт-лейтенант Уилберфорс Гастингс вынул из кармана платок и аккуратно обтер лицо.

— К сожалению, в данный момент я несколько стеснен в средствах, — пояснил он. — Поэтому не в состоянии был обеспечить себе, гм, скажем так, достойный самолет. Вследствие чего попал в неловкую для джентльмена ситуацию.

— Короче, вы только что разбили машину, сэр! — подхватил Билл Хопкинс. — Не огорчайтесь! Это со всеми бывает.

— А я вот никогда не падаю, — с достоинством поддержал тему Горыныч. — Но к чему печаль, дорогой сэр? Катастрофы не избежал даже дирижабль «Гинденбург» — в тридцать седьмом, если мне не изменяет память.

— Не кокетничай, Горыныч, — громко прошептал Хопкинс. — Память не изменяет тебе никогда.

— Кстати, да, — флайт-лейтенант снова начал обретать былую невозмутимость. — Катастрофы случались сплошь и рядом. Именно поэтому в тридцатые через Атлантику фактически не летали. Только какие-нибудь рекорсмены, которым жизнь не дорога.

Он убрал платок обратно в карман.

— Отсутствие воздушных путей сообщения существенно замедляло пассажиропоток между Америкой и Англией, — продолжал Гастингс. — С другой стороны, может, оно и к лучшему?

Он задумался над этой проблемой.

— Несмотря на весь вопиющий английский эгоизм, — вступил в разговор вахмистр Герман Вольф, — я вынужден признать, что именно министерство торговли Великобритании выдвинуло весьма разумное требование, принятое и другими странами: пассажирская летающая лодка должна продолжать уверенный полет при мощности, составляющей лишь три восьмых от максимальной.

— А если по-человечески? — попросил Хопкинс.

— Переводя с английского — четырехмоторный самолет должен обеспечивать безопасность пассажиров при полном отказе двух моторов и крейсерской тяге двух оставшихся, — ответил Вольф.

— Да? — невозмутимым тоном переспросил Гастингс. — Благодарю вас, сэр. Этой подробности я не знал.



— С другой стороны, воздушные почтовые перевозки вполне себе функционировали в те же самые тридцатые, — продолжал Билл Хопкинс. — Над Америкой, Северной и Южной, летали почтовые самолеты. Оно и понятно: ведь возить почту коммерчески выгодно. Чем быстрее доставлено послание, тем выше тариф за доставку.

— Подтверждаю, сэр, — кивнул Гастингс. — Это было и престижно. Например, самые быстрые трансатлантические лайнеры, ходившие под британским флагом, именовались

«королевскими почтовыми судами». Что подчеркивало их высокий статус: само правительство Великобритании доверяет им почту!

— Да, это впечатляет, — кивнул Билл Хопкинс. — Однако при чем тут самолеты?

— Мы вплотную приблизились к этой теме, сэр, — подражая манерам Гастингса, заговорил Герман Вольф. — Ведь именно с германских трансатлантиков — «Бремена» и «Европы» — стартовали небольшие гидросамолеты. Когда лайнер подходил к берегу страны назначения, почта летела вперед — самолетом. Так доставка ускорялась на несколько часов.

Хопкинс кивнул:

— Для подъема в воздух мощности у почтового самолета часто не хватало — ведь его забивали почтой и заливали бензином, лететь-то долго, — поэтому частенько приходилось взлетать с катапульты.

— И вот тут британские конструкторы начали искать выход, — подхватил Гастингс. — И нашли достаточно простое и остроумное решение: взлет тяжело груженного почтового самолета со спины самолета-матки. Такое решение допускало уверенный взлет с большой перегрузкой. При том, что почтовый самолет не смог бы самостоятельно развить стартовую скорость, необходимую для отрыва, ни на земле, ни на воде. К тому же, почтовый самолет экономил столь необходимое ему горючее, которого в противном случае сжег бы просто прорву, простите за выражение, при взлете.

— Умно, но не ново, — вмешался дракон. — Подобные конструкции мелькали еще в годы Первой мировой.

— Но все-таки именно в тридцатые и именно британские конструкторы довели идею до ума, — возразил Уилберфорс Гастингс. — Кстати, скорость для трансатлантического курьера предполагали такую же, как у лучших сухопутных бомбардировщиков.

— Англичане, как я погляжу, были так же подвержены «мечтаньям», как и немцы, — вставил вахмистр Вольф. — Ну как можно построить самолет одновременно и простой-дешевый, и грузоподъемный, и в то же время скоростной? Это вроде идеи Люфтваффе создать бомбардировщик, способный уходить от истребителей.

— И тем не менее именно британская фирма, специализирующаяся на гидросамолетах, предложила очень привлекательный проект, — не сдавался флайт-лейтенант. — Компания «Шорт Бразерс» предложила использовать в качестве «матки» гигантскую четырехмоторную летающую лодку «Эмпайр Боут», а в качестве верхнего компонента сцепки — небольшой, но также четырехмоторный поплавковый гидроплан. Автором проекта был майор Роберт Майо.

— И в честь него названа вся эта конструкция — «Майо»! — вставил Билл Хопкинс.

Уилберфорс Гастингс поднял бровь:

— Не все так просто с этим названием... Но обо всем в свое время. Авиакомпания «Империал Эйруэйз» получила кредит от британского министерства гражданской авиации и профинансировало, в свою очередь, проект фирмы «Шорт». Вы следите за ходом моей мысли?

— Ну, правительство дало деньги одной компании, а она вложила их в другую, — «перевел с английского» Билл Хопкинс.

— Смысл в том, что правительство Британии верило в проект, — объяснил Гастингс. — И дело пошло: в конце тридцать седьмого один из серийных «Эмпайр Боутов» подвергли модернизации: установили крыло большей площади, оборудованное закрылками, над центропланом возвели специальную конструкцию: опорные фермы с соединительными замками для фюзеляжа и поплавков малого самолета. И вот теперь поговорим о названиях.

— Так это же называлось «Шорт Эмпайр Боут», разве нет? — спросил Герман Вольф.

— Новый самолет назвали «Майя». С одной стороны, намек на майора Майо, с другой — так звали одну богиню.

— Понятия не имею, что за богиня такая, — пожал плечами Билл Хопкинс.

Американец и вахмистр Вольф одновременно уставились на дракона.

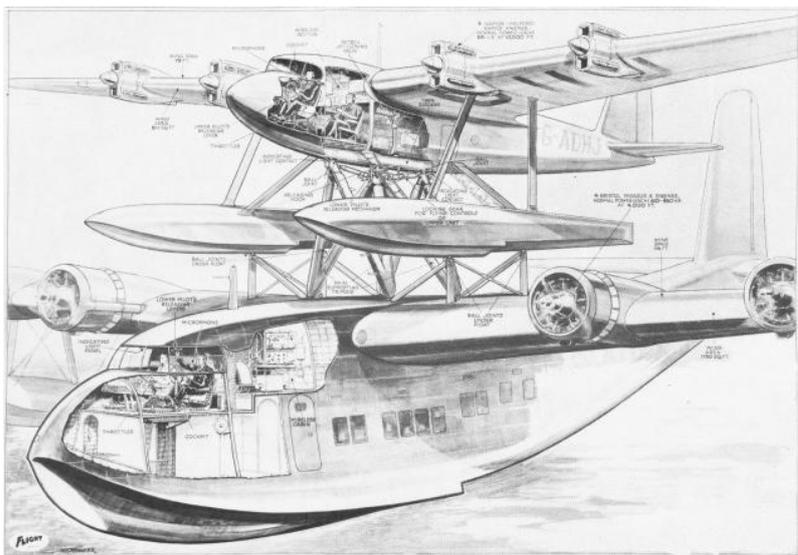
— Я вам что, Британская энциклопедия? — возмутился Горыныч. — Ладно. Майя — малоизвестная греческая богиня, мать гораздо более популярного бога Гермеса, называемого также Меркурием и известного как покровитель торговли.

— Стало быть, верхний самолетик... — начал Билл Хопкинс.

Гастингс кивнул:

— Да, его называли «Меркурий».

— Ну, и как обстояло дело с надежностью этой «Майи»? — спросил Хопкинс.



— Вообще «Эмпайр Боут» считалась самым совершенным тяжелым транспортником из всех, что производились тогда в Британии, — гордо ответил Гастингс. — Его также называли «королевским почтовым аэропланом», что говорит, как вы понимаете, о полном доверии. Чему доверяет его величество — тому доверяет вся Британия.

— А самолету-паразиту его величество тоже доверял? — поинтересовался Билл с характерным для американца отсутствием почтения к королевской власти.

— Сразу уж «паразит», — вздохнул Гастингс. — «Меркурий» — двухпоплавковый гидросамолет, цельнометаллический высокоплан. Самолет как самолет, в общем. Максимальная коммерческая нагрузка — меньше пятисот килограммов. Но зато при взлете в его баках топлива было больше четырех с половиной тонн. Бензобаки занимали весь объем крыла!

— Стоп, у меня вопрос, — заговорил Герман Вольф. — А самостоятельно эта штука взлететь могла или ей обязательно требовалась «мамочка»?

— Отвечаю, — величественно промолвил Гастингс. — При неполной загрузке, зеркально-спокойной воде и встречном ветре — да запросто.

— Встречный ветер автоматически исключает зеркально-спокойную воду, — вставил дракон. — Прошу это учесть.

— То есть, ответ — «нет»? — заключил Герман Вольф.

Гастингс пожал плечами:

— Ну, в общем... Поплавки сильно уходили под воду... И закрылков у самолета не было, что тоже не сокращало взлетную дистанцию... Зато он мог сесть! — нашелся Гастингс. — Даже на беспокойную акваторию. Если в баках уже не было бензина...

— Экипаж? — спросил дракон.

— У «Майи» — четыре человека: два летчика, радист и бортиженер, у «Меркурия» — двое: летчик и радист, — объяснил англичанин. — Набрав высоту и отделившись от «Майи», наш «Меркурий» должен был пересечь Атлантику, приводниться в акватории порта назначения, разгрузиться, нагрузиться, дожидаться штиля, взлететь самостоятельно (с меньшим запасом топлива), взять курс на родину — я разумею Британские острова...

— А как он долетит-то? — уточнил Вольф. — С малым запасом топлива?

— Считалось, в идеале, что ему будут помогать благоприятные западные ветра, — сказал Уилберфорс Гастингс и слегка покраснел. — Топлива должно хватить. Впритык, правда, но...

— А если где-нибудь над океаном его захватит гроза или встречный ветер? — безжалостно спросил Хопкинс.

— Тогда придется аварийно садиться на воду, — признал Гастингс. — Был еще маршрут с промежуточными дозаправками на Азорских островах и в Португалии. Но вообще выглядело это, при всей логичности, довольно рискованно. Поэтому на идею сцепки майора Майо дружно напустились авиационные специалисты всей цивилизованной Европы. В основном, конечно, обсуждали коммерческую провальность «Майи». Риски, эксперименты, затраты — и все ради того, чтобы доставить меньше полутонны почты! Чтобы оправдать такой полет, тарифы придется вздуть в несколько раз. Так что максимум, чего могло добиться почтовое ведомство Великобритании, вводя в эксплуатацию сцепку, — это престиж державы.

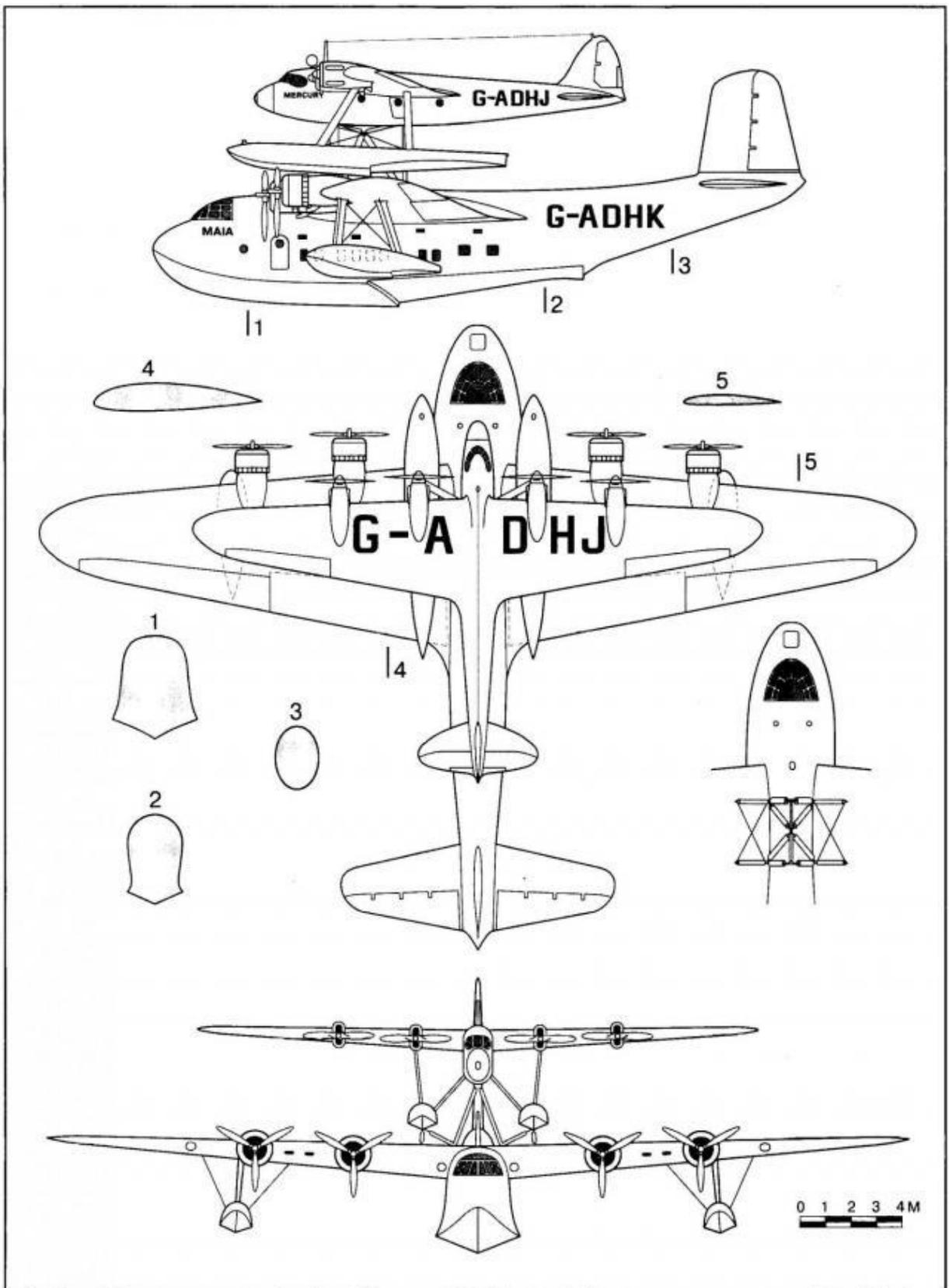
— Так полетела «Майя» или нет, в конце-то концов? — не выдержал Герман Вольф.

— 20 января 1938 года в графстве Рочестер «Майя» с «Меркурием» совершили первый успешный взлет, — сообщил Гастингс. — Правда, они не расцеплялись. Просто поднялись. 6 февраля того же года спарка взлетела из Данди, Северная Ирландия. Над Ирландским морем произошло успешное разделение. А потом — сенсация. 20 апреля спарка взлетела с реки Шеннон в Ирландии и отправилась в первый трансатлантический полет. Можете уже затаить дыхание, — добавил флайт-лейтенант.

— Надолго? — спросил Герман Вольф и зачем-то прикрыл глаза.

— На двадцать часов двадцать минут, — сказал дракон. — Так ведь, сэр? — Он повернулся к Гастингсу. — Столько времени длился тот перелет? «Меркурия» пилотировал капитан Беннет, «Майю» — капитан Уилкоксон. «Меркурий» вез полтонны почты и свежих газет.

— Кстати, а где у него находился грузовой отсек? — спросил Вольф. — Не под ногами же у пилота?



*Составной самолет «Майя-Меркюри». Окраска обеих машин полностью серебристая (цвет натурального дюрала). Передние части капотов на «Майе» цвета бронзы. Винты на «Меркюри» - неокрашенное лакированное дерево. Названия самолетов и буквенные коды - черные.*

— Почти угадал, — хмыкнул Горыныч. — В поплавках.

— А вообще это было красиво, — мечтательно проговорил Гастингс. — «Меркурий» отделился от носителя и умчался на запад, а в полдень следующего дня приводнился на реке Святого Лаврентия под Монреалем. Тринадцать часов из двадцати «Меркурий» летел над Атлантикой. В Канаде он дозаправился, поднялся в воздух и через два часа сел в Нью-Йорке. Впервые в истории американцы получили возможность прочесть свежие британские газеты. Правда, стоили они очень недешево.

— Зато интересно! — возразил Герман Вольф.

Уилберфорс Гастингс кивнул и продолжил:

— 6 октября «Меркурий», отделившись от «Майи», взял курс на юг. Через сорок один час тридцать минут он приводнился в устье реки Оранжевой. Кстати, этот рекорд не зарегистрировали, потому что «Меркурий», видите ли, стартовал не с воды, как подобает гидросамолету, а с другого самолета!

— А как пилот? — осведомился дракон. — Насколько я знаю, люди плохо переносят такие перегрузки.

— «Меркурий» был оснащен прекрасным бортовым оборудованием, — Гастингс высоко поднял голову. — В частности, автопилотом «Сперри». Лучшим на то время. В общем, фирма «Шорт» и все ее компаньоны получили шикарную рекламу. Их самолеты, как было доказано, — абсолютно надежны.

— А с экономической точки зрения как? — осведомился штаб-сержант.

— Вы безнадежный прагматик, — вздохнул Гастингс. — Разумеется, здесь британские авиаторы были в минусе. В конце концов, идею спарки забросили. «Меркурий» совершил меньше десяти трансатлантических перелетов с газетами и почтой, а потом стал использоваться без «Майи», один. Возил почту между Англией и Португалией.

— И куда он делся, в конце концов? — спросил Вольф.

— Пропал, — вздохнул Гастингс. — Считается, что он был уничтожен немецкими бомбами в сорок первом.

— А «Майя»? — задал вопрос Хопкинс.

— «Майя» тоже летала одна. Во время войны перевозила солдат, почту, грузы, патрулировала над Ирландским морем, Северной Атлантикой, Средиземноморьем. В сорок четвертом ее просто списали.

— Вот, значит, каковы были «предки» немецких «Мистелей»! — сказал Билл Хопкинс. — Любопытными путями ходит человеческая мысль.

© А. Мартьянов. 16.01.2013.

## 62. «Ружьецо»



— Лично я всегда считала устаревшие самолетики, смело вылетающие на бой с современными машинами, ужасно трогательными! — заявила фройляйн Шнапс.

Штаб-сержант Билл Хопкинс переглянулся с Горынычем и еле заметно пожал плечами.

Фройляйн заметила этот жест и слегка покраснела.

— Ну а что? — упрямо повторила она. — В этом есть что-то героическое и романтическое.

— Очень романтическое, — поддакнул Хопкинс. — Но едва ли героическое. В том смысле, что важно все-таки победить в бою, а не просто погибнуть без всякого толку. Обидно пропасть просто оттого, что у противника самолет был лучше.

Брунгильда задумалась и наконец честно призналась:

— Мне трудно судить по личному опыту. Я сама... — Она покраснела еще сильнее. — Я сама летаю еще так слабо, что не могу понять, почему проигрываю: из-за самолета или просто потому, что недостаточно... э... искусна.

— Рано или поздно вы научитесь сваливать свои неудачи исключительно на недостаточно сильные машины, фройляйн, — прогудел дракон, — и тогда...

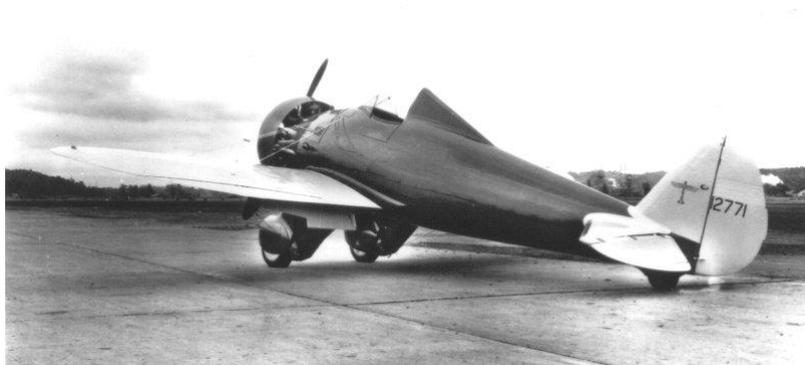
— На что ты намекаешь, Горыныч? — перебил Хопкинс.

— На то, как тебя прелестно сбил капитан Хирата, когда ты был на Р-26, — напомнил Горыныч.

— Ага, а японец — на «Зеро»! — с обидой произнес Хопкинс. — Силы неравные.

Змей Горыныч повернулся к фройляйн Шнапс:

— Вот об этом я и толкую.



— P-26 действительно устарел уже к сороковому году, — сказала Брунгильда. — Если я не ошибаюсь, это было детище фирмы «Боинг», которая выпустила его аж в тридцать втором.

— Кстати, неплохой способ пережить Великую Депрессию, — добавил Билл Хопкинс. — «Боинг» поначалу делал маленькие одноместные истребители — бипланы. Самый удачный среди них — P-12.

— Так ведь это именно он, а не P-26, помог фирме выстоять, когда все биржевые маклеры попрыгали из окон Нью-Йоркской биржи, — заметила фройляйн Шнапс. — P-12 начали делать в 1928 году, и заказов на него поступило достаточно, чтобы продержаться.

Дракон ухмыльнулся:

— С одной стороны, да, а с другой — если бы «Боинг» задержался на производстве P-12, то в конце концов тоже выпрыгнул бы из окна. До фирмы вовремя дошел очевидный факт: время бипланов проходит. И они сделали истребитель-моноплан. В мае того же 1928 года авиационный корпус армии Соединенных Штатов выпустил спецификации, и аккуратно согласно этим спецификациям «Боинг» и спроектировал свой новый самолетик.

— Но?.. — добавила Брунгильда и выжидающе замолчала.

— Что — «но»? — переспросил дракон.

— Но в 1928 году никакого моноплана-истребителя «Боинг» так и не выпустил, — пояснила Брунгильда. — Они продолжали делать P-12.

— Весьма меткое замечание, фройляйн, — ответил Горыныч. — У фирмы возникли производственные проблемы, то-сё, в общем, новый самолет полетел только в сентябре 1930 года. Тут же выяснилось, что управляемость у новой машины плохая, обзор у летчика и того хуже — ну и все такое. Воякам не понравилось. «Боинг» начал переделывать, лихорадочно подсовывать армии новые варианты, но все это было отвергнуто еще на стадии проектирования.

— И тут мы приближаемся к теме Великой Депрессии, — напомнил Хопкинс.

— Трудное было время, — Горыныч выдохнул огонь и помолчал. — И руководители «Боинга» прекрасно понимали: заказ получит только один производитель самолетов. И хорошо бы, думали на «Боинге», это были мы. Но что для этого сделать?

Горыныч обвел хитрым взглядом своих собеседников, как будто они были учениками, которым предстояло ответить на коварный вопрос педагога.

Билл Хопкинс поддержал эту игру:

— Как — что? Конечно, опередить конкурентов! В 1931 году «Боинг» начал переговоры с Авиационным корпусом о замене Р-12 и на собственные средства быстренько начал разрабатывать проект нового истребителя. 5 декабря того же года командование подписало с фирмой соглашение: военные обещали провести испытания нового истребителя XP-936. Вроде как «вы сделайте, а мы посмотрим».

— А что такое XP-936? — спросила Брунгильда. — Я все время путаюсь в названиях. В том смысле, что самолеты же переименовывали, и иногда я не очень-то понимаю, мы об одном и том же самолете говорим или о разных.

— Об одном и том же, — успокоил ее Горыныч. — На разных этапах он носил разные наименования. У армейской авиации США не было денег. При том, что самолеты ей были, естественно, нужны. Поэтому она не финансировала постройку новых машин, а предоставляла фирмам-изготовителям моторы, приборы, всякое оборудование — и проводила испытания. Соответственно, номера таким самолетам присваивался Армейский испытательный центр в Райт Филд. Эти номера легко отследить — они все начинаются с 900.

— Так называемая «девятисотая серия»? — вмешался штаб-сержант Хопкинс. — Такие номера получали все самолеты, которые там испытывались, не обязательно истребители. С 1930 по 1934 год. Все они начинались с девятисот. Но только на время испытаний, а вот если самолет закупался и шел в дело, то номер менялся.

— Более-менее понятно, — кивнула Брунгильда.

— XP-936 строили так быстро, как только могли, — продолжал Горыныч. — В январе тридцать второго уже приступили.

— Поспешешь — людей насмешишь, как говорит Вася, — вставил Хопкинс.

— Вопрос в том, как поспешать, глупо или с умом, — возразил Горыныч. — На «Боинге» сделали вот что: перенесли рабочие места конструкторов прямо в сборочный цех. Чертеж прямо с доски шел в производство. Исправления вносились тут же, на месте. Такими темпами первый самолет сделали за месяц.

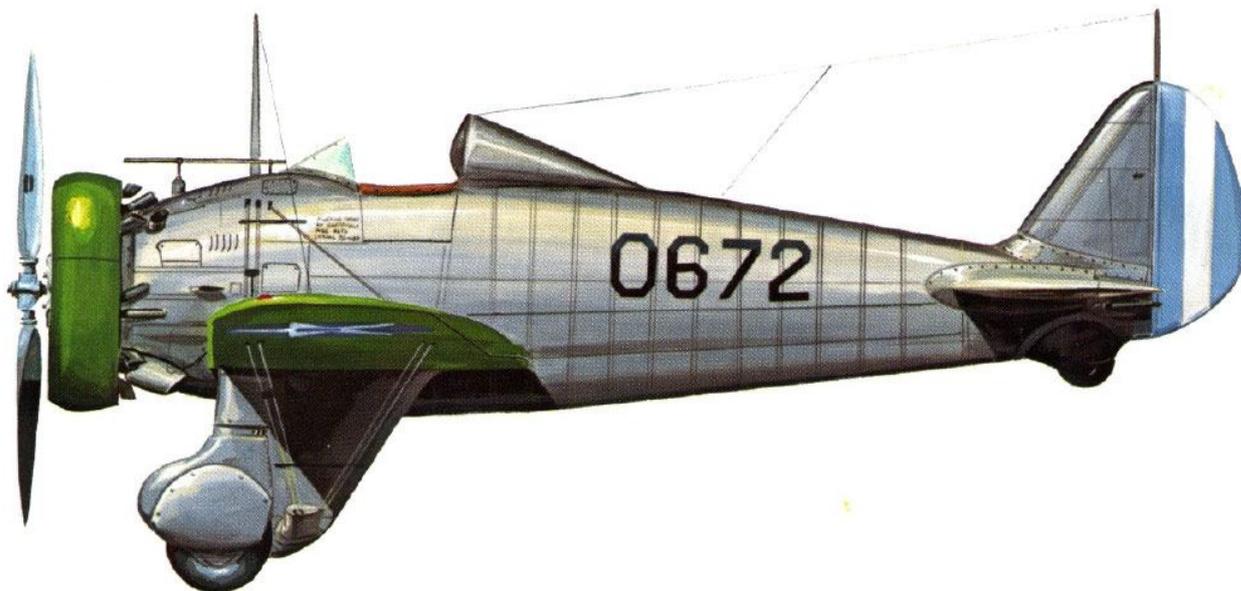
— Ничего себе! — вздохнула Брунгильда.

— 10 марта 1932 года он уже поднялся в воздух, — продолжал дракон. — Это был цельнометаллический расчалочный моноплан с неубирающимися шасси. Кое-какие идеи позаимствовали у скоростного почтового самолета «Мономэйл» тридцатого года постройки, только у того шасси убиралось. Крыло с относительно тонким профилем — собственная разработка фирмы «Боинг». Верхние расчалки шли к фюзеляжу, нижние — к шасси.

— А мотор, кажется, был другой, не тот, что теперь? — перебил Хопкинс, большой любитель покопаться в моторах.

— Что значит — «теперь»? — Горыныч шкрябнул когтем. — Ты имеешь в виду последнюю версию Р-26? Да, моторчик другой. Первый летал с Пратт-Уитни «Уосп» мощностью в 525 лошадиных сил. Потом взяли более сильный.

— Был только один опытный самолет? — спросила Брунгильда.



Guatemalan Air Force P-26A Serial No. 0672 was one of five P-26A Peashooters acquired during World War II. After the war they were replaced by modern P-51D Mustang aircraft and given the secondary role of fighter-trainer. Guatemala was one of five countries that utilized this famous Boeing Fighter.

— Всего — три, все три принадлежали фирме, но летали на них армейские летчики, — сообщил Горыныч. — И тогда, в тридцать втором, машина им понравилась. Так что в январе тридцать третьего армия заказала «Боингу» первую партию из 111 истребителей. Вот тогда самолет и получил свое название Р-26. В армии его называли «Пишутер» — «Ружьецо».

— А что, душевно, — заметила Брунгильда.

— Хотя недостатки у «Ружьеца» все равно имелись, — вздохнул Горыныч. — Не бывает идеальных самолетов. Идеальны только драконы.

— Как это верно, Горыныч! — поддакнул штаб-сержант и тихонько рассмеялся.

— Ладно тебе трунить над стариком, — продолжал Горыныч. — Можешь посмеяться над самолетом, если у тебя веселое настроение. 24 ноября 1933 года первый Р-26 покинул сборочный цех. В декабре его передали истребительной группе, которая базировалась в Луизиане. Самолетик был вооружен двумя синхронными пулеметами «Браунинг» и мог нести две фугасные бомбы по 45 килограммов. Недостатки по-настоящему начали выявляться только сейчас. Дело в том, что Р-26 плохо садился: малая колея шасси и высокая посадочная скорость в 132 километра в час равняется склонности к капотированию. И 22 февраля 1934 года произошла первая трагедия: лейтенант Фредерик Патрик погиб при посадке. Самолет перевернулся. Причем самолет почти не пострадал, а вот летчик сломал себе шею.

— Ужас, — сказала Брунгильда и посмотрела на штаб-сержанта.

— Самолет сразу начали дорабатывать, — сказал дракон. — Изменили конструкцию заголовника: высота увеличилась на двадцать сантиметров, а усиленная конструкция теперь выдерживала при ударе нагрузку свыше двенадцати тонн. Закрылки позволили снизить посадочную скорость до 112 километров в час. Правда, оставался еще один неприятный недостаток: плохой обзор вперед при рулежке и взлете.

— Как это? — не поняла Брунгильда. — Ведь самолет...

— В полете все было прекрасно, сиденье летчика располагалось высоко и можно было видеть далеко, исключая направления прямо назад, — объяснил Горыныч. — На земле же задранный нос с кольцом Тауненда... Мы обсуждали это? — задал он вопрос и тут же сам на него ответил: — Головки цилиндров закрыли кольцом Тауненда для того, чтобы улучшить аэродинамику самолета. Ну и улучшили... Зато на земле летчик впереди себя вообще ничего не видел. Выруливал на старт по кривой какой-то в форме буквы S.

— Получается, сложная машина? — прищурился Хопкинс.

— По сравнению с P-12 — очень хорошая и для своего времени новая, — ответил Горыныч. — Всего их выпустили 139. Летчикам нравилась скороподъемность «Пишутера», отличная маневренность. Ну да, сложный при посадке. Но вообще именно на P-26 летали многие из тех, кто потом занимал высокие посты в ВВС США. В том числе и Генри Арнольд — будущий главнокомандующий ВВС. Вот так.

— А в войне он участвовал? — спросила Брунгильда.

— Пришлось, — сказал штаб-сержант. — Хотя его быстренько вытеснили Северский P-35 и Кертисс P-36. «Пишутеры» базировались на Филиппинах и на Гавайях. Со всеми вытекающими отсюда последствиями. К началу войны их в строю оставалось немного. Но погеройствовать успели. 12 декабря 1941 года шестерка «Пишутеров» под командованием капитана Вилламора сражалась с группой из 54 японских самолетов. Это случилось на Филиппинах, над Манилой. «Пишутеры» сбили несколько «японцев» и сами потеряли трех. Когда стало понятно, что удержать Филиппины не получится, оставшиеся P-26 были уничтожены самими пилотами.

— Грустно, — вздохнула Брунгильда. — Тем более что на Гавайях случилось то же самое.

— На Гавайях их уже почти не оставалось, если вас это утешит, фройляйн, — отозвался Билл Хопкинс. — При атаке японцев на Оаху шесть самолетов сгорели... Зато жизнеутверждающе звучит история P-26 в Латинской Америке. «Пишутеры» очень понравились летчикам Гватемалы — их, в смысле, «Пишутеры», перебросили туда из частей ВВС США, базировавшихся в зоне Панамского канала. Гватемальцы очень-очень хотели еще P-26. Конгресс США запрещал поставлять истребители в страны Латинской Америки — за исключением Мексики и Бразилии. Но любой закон можно обойти. И самолетикам присвоили обозначение PT-26 — то есть фактически они были признаны учебными. 4 мая 1943 года последний учебный «Пишутер» был передан Гватемале. И в этой стране P-26 служили до 1957 года.

— Кстати, «Боинг» поставлял P-26 еще в Китай, — вспомнил штаб-сержант. — В декабре 1935 года двенадцать машин отправились на Восток. Китайцы сформировали из них истребительную эскадрилью, которая осуществляла воздушное прикрытие Нанкина. Есть,

кстати, сведения — не знаю, насколько точные, — что летали на этих Р-26 американские добровольцы китайского происхождения.

— Что-то это мне напоминает, — вставил Горыныч.

— Да все так делали! — отмахнулась Брунгильда. — Расскажите лучше, как Р-26 вели себя в Китае?



— Геройски, — сказал Хопкинс. — 15 августа 1937 года японцы предприняли первый воздушный налет на Нанкин. Пытались уничтожить китайские самолеты. Но китайцы успели перебазировать технику в другое место, так что бомбы разнесли пустые ангары и испакостили аэродром. Зато на обратном пути японцев перехватили китайские истребители — целые и невредимые. Японцам это очень не понравилось, и на следующий день они нанесли ответный визит, однако китайцы были готовы и встретили «гостей» в воздухе. Такие схватки продолжались весь август. 25 августа «Пишутеры» использовали в качестве истребителей сопровождения, и вот это оказалось ошибкой: пилоты неплохо сбивали вражеские бомбардировщики, зато собственные защитить не сумели... «Боинги» до сих пор почти не страдали в бою — зато они ломались, а запчастей не было... Затем им пришлось драться с новыми японскими истребителями, и в конце сентября авиагруппа просто перестала существовать...

— Кстати, был еще один Р-26, сражавшийся за границей, — прибавил Билл Хопкинс. — В Испании. 21 октября 1938 года сбит в бою с франкистами.

— А как он попал в Испанию? — заинтересовалась Брунгильда.

— В апреле 1935 года летчик Лес Тауэр демонстрировал Р-26 на одном из аэродромов в окрестностях Мадрида, — объяснил штаб-сержант. — Республиканское правительство купило невооруженный прототип и стало думать — не сделать ли заказ на партию таких истребителей.

— Не купило, а конфисковало, — поправил Змей Горыныч.

— Сие науке в точности не известно, — возразил Билл Хопкинс.

— Итак, — подытожила Брунгильда, — как же относиться к Р-26? С одной стороны... С другой стороны...

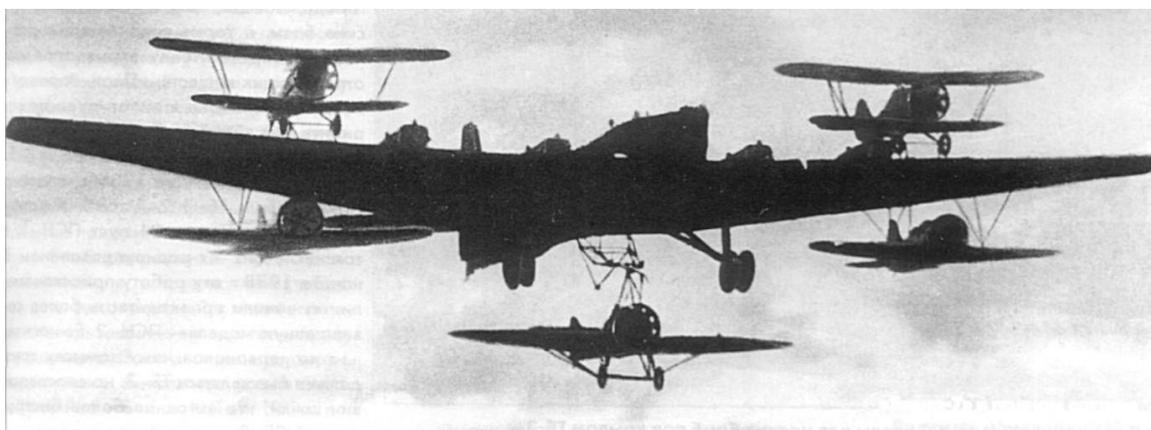
— Да так и относиться, — сказал Горыныч. — Неоднозначно. В любом случае, это был первый цельнометаллический истребитель-моноплан, принятый на вооружение авиации США. И свою задачу он выполнял, как умел.

— Кто умел — самолет или летчики? — коварно улыбнулся штаб-сержант.

— Этот вопрос никогда не будет решен однозначно, — откликнулся Змей Горыныч.

© А. Мартьянов. 29.01.2013

## 63. «Цирк Вахмистрова»



Товарищ младший лейтенант Вася сидел в клубе один-одинешенек и размышлял над тем, что могли означать слова Горыныча: «Дремучий ты, Василий, хоть бы книжку какую почитал».

«В каком смысле — дремучий? — думал Вася с досадой. — Что он имел в виду?»

— Вы не возражаете против моего присутствия, сэр? — раздался голос флайт-лейтенанта Уилберфорса Гастингса.

— С чего бы я возражал, — буркнул Вася. — Садитесь, товарищ флайт-лейтенант. Заодно и познакомимся поближе. Скрепим, так сказать, летное братство.

Гастингс поднял стакан:

— За вас, дружище!

Вася кивнул:

— Будем здоровы.

— Вы чем-то как будто озабочены, — заговорил Гастингс, теперь, после тоста, чувствуя себя более свободно.

— Исключительно теоретические соображения, — ответил Вася. — Как, по-вашему, для того, чтобы хорошо летать, нужно читать еще какие-то «книжки»?

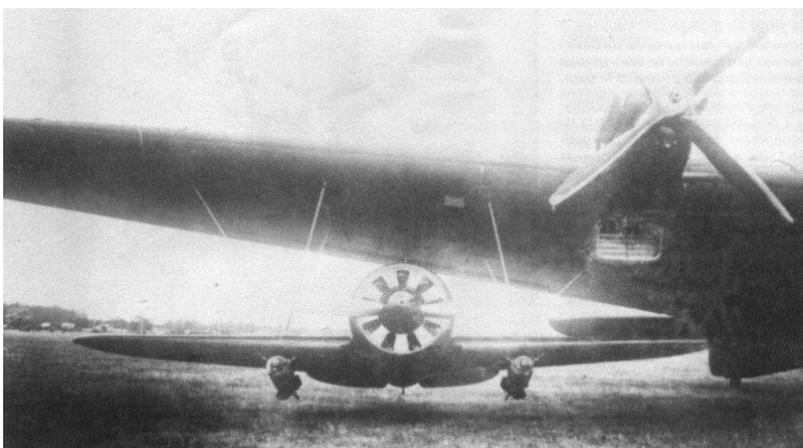
Гастингс изумился так, словно услышал новый, доселе неведомый ему технический термин.

— В каком смысле — «книжки»?

— Не знаю... Художественные... «Войну и мир», — брякнул Вася.

— Разве что для личного удовольствия, — подумав, ответил Гастингс.

— Для личного удовольствия я могу разобрать какой-нибудь мотор, — сказал Вася. — А потом собрать обратно так, чтобы не осталось лишних деталей.



— Совершенно с вами согласен, сэр, — кивнул Гастингс. — Вообще, если подумать, у нас с вами много общего.

— У нас всех тут много общего, — заметил Вася.

— Когда я размышляю об этом, — проговорил Гастингс, — то поражаюсь иногда тому, как близко сходились в своих идеях самые разные авиаконструкторы в абсолютно непохожих странах, например, таких, как Англия и Советский Союз.

В глазах Васи мелькнул огонек:

— Поясните вашу мысль, сэр.

— Не так давно мы обсуждали спаренные самолеты — «Мистель» в Германии, «Майя» — в Англии, — напомнил флайт-лейтенант. — Проекты в своем роде уникальные и даже не без элемента безумия.

— Как элегантно вы выразились! — изумился Вася. — «Не без элемента безумия»...

— Не пытайтесь воздействовать этой формулировкой на воображение Зинаиды Афанасьевны, — предупредил Уилберфорс Гастингс. — Эта молодая леди обладает чрезвычайно стойким характером и не отпускает в долг.

Вася рассмеялся:

— Учту!.. — И вернулся к прежней теме разговора: — Разумеется, мне трудно забыть наши разговоры о спаренных самолетах. Тем более что и в Советском Союзе... — Он остановился: — Погодите-ка, Гастингс. Вы на это и намекали? На советский план создания летающей конструкции, состоящей сразу из нескольких самолетов?

— Разумеется, — кивнул Гастингс.

— Если не ошибаюсь, проект разрабатывал в начале тридцатых годов замечательный инженер Владимир Вахмистров, — заговорил Вася. Всякие его недоумения, всякая печаль мгновенно исчезли, как только речь зашла о самолетах. — Англичане и немцы предполагали объединять самолеты в пары, но русский конструкторский ум распространил эту идею аж на шесть летательных аппаратов!

— Как его называли — «Цепочка», кажется? — перебил Гастингс.

— «Звено», — ответил Вася. — Официальное наименование — «Звено». Неофициально бытовало прозвище «Цирк Вахмистрова».

— Кстати, дружище, вы обратили внимание на то, что слово «цирк» было довольно широко распространено в отношении самолетов? — указал Гастингс. — Раскрашенные экзотически, преимущественно в красный, трипланы Фоккера в эскадрилье Манфреда фон Рихтгофена именовались «Летающим цирком Рихтгофена». И никто не видел в том ничего обидного, напротив! В своем роде это воспринималось как признание летного искусства.

— Потому что самое раннее использование самолетов — на ярмарках, для увеселения народа, — ответил Вася, немного мрачней.

— Увеселение — да, но через эффектное зрелище достигалась и другая цель — в людях развивалась тяга к изучению техники, к открытиям! — ответил Гастингс.

— А вы энтузиаст, Уилберфорс, дружище, — заметил Вася.

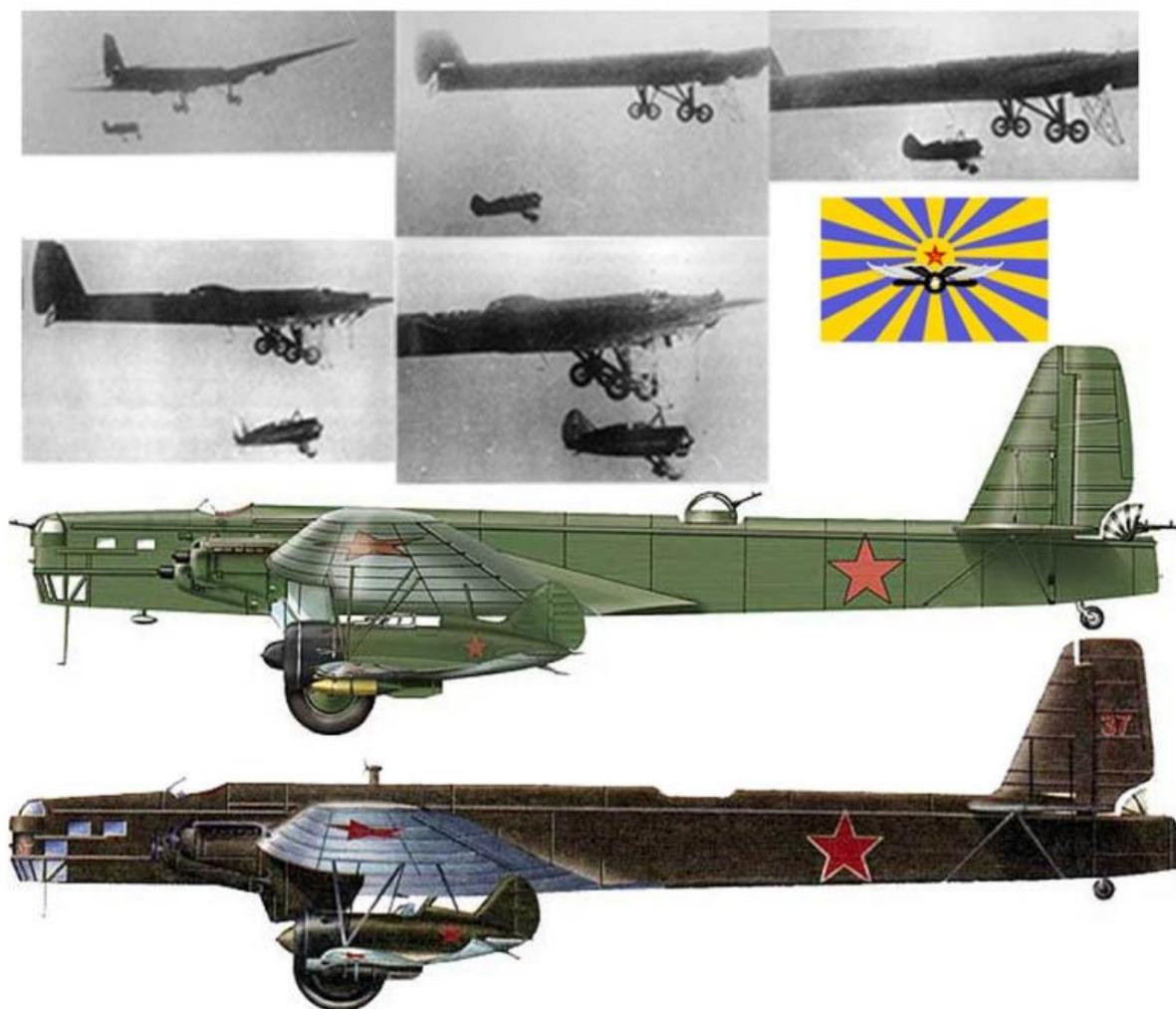
— Да? — Гастингс выглядел немного удивленным и слегка даже сконфуженным. — Возможно. Никогда об этом не задумывался, сэр.

— Но если так смотреть, то вы правы, — неожиданно согласился Вася. — И «Цирк Вахмистрова» тоже поражал воображение в первую очередь тем, что наглядно демонстрировал неограниченные возможности человеческого разума.

— Вахмистров начал свою деятельность по разработке «Звена» в тридцать первом, если мне не изменяет память, — заговорил Гастингс.

— То есть, это случилось за семь лет до первого полета британского сдвоенного самолета «Майя» — «Меркурий»? — уточнил Вася.

— Именно, — кивнул Гастингс.



— «Майя» была почтовым самолетом, а Вахмистров работал над бомбардировщиком-авианосцем, — сказал Вася. — Цель все-таки другая. Основная идея у него была — сопровождение бомбардировщиков и защита их в воздушном бою. Поэтому для начала он разместил на крыльях двухмоторного бомбардировщика ТБ-1 два истребителя И-4. В тридцать первом эта система — «Звено-1» — летала, и довольно успешно.

— Естественно, на этом конструктор не остановился, — добавил Гастингс.

— Естественно. Вахмистров создал «Звено-2», «Звено-3» и так далее, до пятого номера. Теперь он уже использовал тяжелый четырехмоторный бомбардировщик ТБ-3, к которому в различных сочетаниях подвешивались истребители И-5 и И-З. Наконец в 1934 году появилась наиболее удачная разработка. ТБ-3 соединялся с двумя истребителями И-16 — «Звено-6».

— Интересно, как технически это осуществлялось? — заметил Гастингс. — Похоже на «Майю» или по-другому?

— Для соединения с ТБ-3 каждый истребитель самостоятельно подруливал под крыло бомбардировщика, — Вася непроизвольно сделал движение ладонью, показывая ход И-16, — прямо под механизмы подвески. Далее истребители крепились тремя замками: два на крыльях, третий на фюзеляже, за головой пилота. Зацеплялись, убирали шасси — и готово, можно начинать совместный полет. Испытания «Звена-6» продолжались два года.

— И? — спросил Гастингс. — Вахмистров ведь не мог на этом остановиться?

— Естественно, не мог, — улыбнулся Вася. — В 1935 году он прицепил к ТБ-3 сразу пять истребителей: два И-5, два И-16 и один И-З. При этом И-З соединялся с самолетом-носителем прямо в воздухе.

— «Звено-7»? — предположил Гастингс.

— «Авиаматка», — поправил младший лейтенант. — Причем Вахмистров не успокоился и на этом, а двинул мысль дальше, до идеи подвешивать под ТБ-3 восемь И-16.

— Восемь? — переспросил Гастингс. — По-моему, это уже нереально.

— «Цирк», одно слово, да? — прищурился Вася. — И тем не менее. Два истребителя предполагалось устанавливать сверху на крыльях «Авиаматки», шесть И-16 должны были посменно, по три самолета, прицепляться снизу и при этом питаться горючим от ТБ-3.

— Вот это была этажерочка, — восхищенно вздохнул Уилберфорс Гастингс.

— На самом деле ее не было, — поправил Вася. — Реально под ТБ-3 никогда не находилось более двух подвешенных И-16. Вообще Вахмистров разрабатывал свою «этажерку» для войск ПВО — предполагалось, что такая конструкция сможет патрулировать по шесть с лишним часов. Однако жизнь, как говорится, внесла коррективы. Так, подцепление истребителей в воздухе остановилось на уровне экспериментов — правда, удачных. Под правым крылом ТБ-3 была оборудована специальная опускаемая ферма. И-16 имел соответствующее прицепное устройство. На скорости примерно в сто шестьдесят километров в час происходила подцепка. После этого экипаж бомбардировщика подтягивал истребитель вплотную к упорам на нижней поверхности крыла. Летом 1938 года лучшие летчики-испытатели НИИ ВВС Степан Супрун и Петр Стефановский произвели несколько таких сцепок в воздухе и признали систему жизнеспособной. Но нашлись и скептики... В общем, победили скептики.

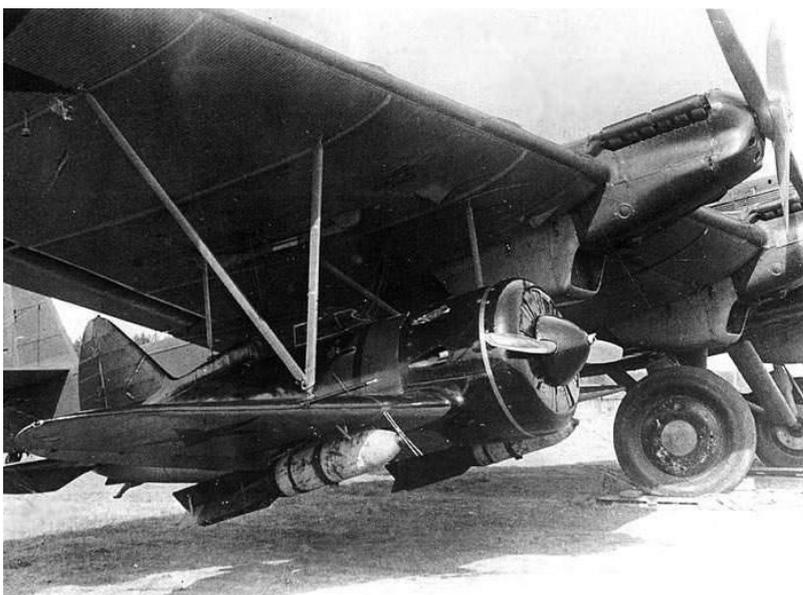
— А что Вахмистров? Продолжил вариации на тему? — Флайт-лейтенант улыбнулся.

— Именно, — кивнул Вася. — Причем опять успешно. Он предлагал использовать подвешиваемые истребители как пикирующие бомбардировщики. Каждый И-16 мог нести по две бомбы в 250 килограммов. При этом радиус действия истребителей увеличивался почти в два раза, поскольку в полете они питались горючим от самолета-носителя. Крайние крыльевые баки ТБ-3 емкостью по 600 литров заполнялись бензином специально для И-16.

— Я не очень понимаю — что такое «почти в два раза», — сказал Гастингс. — Сколько это в километрах? Или милях?

— Вся эта система летала на две с половиной тысячи километров, если так понятнее, — ответил Вася. — Вот «Звено» подходит к цели. Командир ТБ-3 дает сигнал к отцеплению — под крылом носителя зажигается специальное световое табло. На истребителях сигнал сброса дублируется сиреной. Пилоты И-16 освобождают хвостовые замки своих машин. Дают ручку управления на себя, — Вася опять непроизвольно показал — как, — и при повороте самолета крыльевые замки открываются автоматически. Пикировщик устремляется к цели! Сбрасывает две 250-килограммовые бомбы! И теперь это

полноценный истребитель, способный вести воздушный бой с противником. Эту систему назвали «Звено СПБ».



— Я вот что пытаюсь понять, — задумчиво произнес Гастингс, — для чего вообще это все было задумано? Эксперименты, увеличение радиуса действия — хорошо, но ведь можно было просто построить новый самолет... Тут все как-то очень сложно, а где сложно — там и ломается.

— Вообще-то Вахмистров, при всем полете его творческой мысли, был прагматиком, — отозвался Вася. — На вооружении ВВС Советского Союза в те годы стояли сотни устаревших к тому времени бомбардировщиков ТБ-3. И их надо было как-то использовать. Вахмистров и предложил — как. Идея очень нравилась маршалу Ворошилову, а летом 1938 года Комитет обороны СССР принял на вооружение ВВС РККА и Морской авиации РККА «подвески самолетов по способу товарища Вахмистрова».

— После этого он, небось, развернулся! — вздохнул Гастингс.

— У Вахмистрова были десятки идей, — кивнул младший лейтенант, — он уже хотел пристроить новейший бомбардировщик ТБ-7, летающие лодки... И тем не менее даже внедрение уже испытанной системы «Звено-СПБ» застопорилось. Скажем так, скептики снова взяли верх. Главное управление снабжения армии не включило работы Вахмистрова в план 1940 года. Народный комиссариат авиационной промышленности отказался финансировать эти работы. И — всё, проект существует, но стоит на месте.

— И что, «Звено» даже в войне не участвовало? — недоверчиво спросил Гастингс.

— Участвовало, но весьма ограниченно, — кивнул Вася. — И опять под наименованием «цирка» — на сей раз «Цирк Шубикова», по имени командира эскадрильи Арсения Шубикова. Место базирования — Евпатория. Всего пять комплектов «Звено-СПБ» поступило в «цирк», и до самого начала войны Шубиков со своими пилотами отрабатывал тактику применения нового оружия — в основном на кораблях. Когда началась война, авиация Черноморского флота стала бомбить Румынию, которая напала на СССР одновременно с Германией. Одной из главных целей был в те дни железнодорожный мост через Дунай возле станции Чернаводы. Мостище огромный, больше полутора километров,

под его нижним настилом проходил еще нефтепровод. Разрушить мост — отрезать Бухарест от промышленных центров, ослабить снабжение румынских войск. Летали СБ и ДБ-3, но без особого успеха. И вот тогда вспомнили о конструкции Вахмистрова. 26 июня 1941 года днем пара ТБ-3 подошла к румынскому берегу. Освободились четыре И-16. Капитан Шубиков вышел на город, дважды облетел цель — нефтеперегонный завод — и сбросил бомбы. Затем вся четверка истребителей благополучно покинула место удара и ушла на большой скорости. «Мессеры» находились поблизости, но, очевидно, обалдели от происходящего и ничего не предприняли.

Вася усмехнулся.

— Вот была картинка! — продолжал он. — В Одессе герои дозаправились и вернулись в Евпаторию. Против моста направили уже три «Звена-СПБ», и 10 августа в три часа ночи вылетели. Один ТБ-3 вынужден был вернуться на базу из-за неисправности. А два достигли цели в пять часов десять минут. «Сброс!» Пикировщики вышли на цель под зенитный огонь врага. Однако они прорвались и бросили бомбы с трехсот метров, после чего скрылись и в шесть сорок сели в Одессе.

— А мост разрушили? — спросил Гастингс.

— Не совсем... Поэтому налет повторили через три дня — уже шестью пикировщиками. Полностью разрушили одну ферму моста и снова благополучно вернулись на базу. Тут-то интерес к «Звену» возобновился — но не хватало ТБ-3, так что пользовались тем, что было. 17 августа успешно разбомбили плавучий док в Констанце. В конце августа уничтожили переправы через Днепр. В основном эти самолеты пытались сдерживать немецкое наступление. Потом начались потери. 1 октября погиб командир эскадрильи подвесных самолетов капитан Шубиков. В общей сложности «Звено» произвело более тридцати боевых вылетов — довольно эффективных. Но после сорок второго они больше уже не летали...

© А. Мартьянов. 29.01.2013.

## 64. Транспортник в армии



Bundesarchiv, Bild 1011-482-2874-03A  
Foto: Güntzel | 1943 Juli - August

— Есть что-то героическое в том обстоятельстве, что любой самолет может быть использован для военных целей! — заявила фройляйн Брунгильда Шнапс.

— Вы истинная валькирия, Frau Leutnant, — со вздохом констатировал вахмистр Вольф. — Хотя, уверен, многие гражданские пассажиры предпочли бы не испытывать ничего «героического» при перелете из пункта «А» в пункт «Б».

Брунгильда прищурилась, всматриваясь в Германа Вольфа: уж не насмехается ли он? Но тот весьма удачно сохранял серьезное выражение лица.

— Взять, к примеру, тот же «Кондор», — продолжила, успокоившись, Брунгильда. — Я нахожу его чрезвычайно интересным, да просто выдающимся самолетом!

— Ну, он таковым и являлся, — вступил в беседу штаб-сержант Билл Хопкинс. — Спорить с данным фактом бессмысленно. Другое дело, что вояки с самого начала наложили на него руку.

— Ах, оставьте! — «дамским» тоном воскликнула Брунгильда. — С тех пор, как на должность главы Управления гражданской авиацией в Министерстве транспорта Германии был назначен капитан Бранденбург, вся гражданская авиация, так или иначе, оставалась под контролем военных.

— Да уж, — кивнул Вольф. — Для каждой более-менее удачной модели гражданского самолета существовал свой план военного использования.

— А по-моему, это предусмотрительно, — сказал Хопкинс. — Интересно, кстати, думал ли об этом Курт Танк, когда разрабатывал самолет?

— Мне кажется — нет, — покачала головой фройляйн Шнапс. И с подозрением глянула на Вольфа: ей показалось, что сейчас он заподозрит ее в претензиях на чтение чужих мыслей.

Но Вольф был далек от подобных поплзновений. Он просто спросил:

— Вы можете аргументировать свое мнение?

— Самолет, насколько я помню, разрабатывался для Люфтганзы летом тридцать шестого, — начала Брунгильда. — Однако Курт Вольдемар Танк со свойственной ему гениальностью еще год назад обдумывал четырехмоторный пассажирский самолет, способный совершать трансатлантические перелеты. И это был именно транспортник, потому что у Fw.200, даже когда их использовали военные, так и осталось уязвимым брюхо.

— Гм, звучит логично, — кивнул Вольф. — Считаете, Танк — гений?

— Если не гений, то очень близко к этому определению, — вставил Хопкинс. — Оригинальнейший человек, авантюрист в своем роде. Участник Первой мировой. Компания «Фокке-Вульф», возможно, так и осталась бы в неизвестности, если бы не он. Генрих Фокке и Георг Вульф работали вместе еще до войны, а в двадцать четвертом раздобыли деньги и сняли ангар в аэропорту Бремена, причем не лично сами, а пополам с еще одной фирмой. В двадцать седьмом Вульф погиб во время испытания самолета, а потом, в тридцать первом, там появился Танк.

— Если он участник войны, то сколько же ему было лет? — спросил Хопкинс.



— По моим данным, тридцать три, — сообщила Брунгильда. — На тридцать первый год, я хочу сказать. К тридцать седьмому году в компании «Фокке-Вульф» не было уже не только Вульфа, но и Фокке — он стал профессором и занялся вертолетами в специально созданной для этого фирме. Танк занимался творческим самовыражением, получал профессорские и академические звания и строил гражданские самолеты. Кстати, он сам поднял в воздух свой первый «Кондор» — 27 июля 1937 года. Тогда еще без пассажирских кресел.

— Кстати, сколько человек мог перевозить «Кондор»? — спросил Хопкинс.

— Двадцать шесть, — ответил Вольф. —

И пять человек экипажа. Вообще по тем временам — очень впечатляло. Беспосадочный перелет через Северную Атлантику! Да это был лучший авиалайнер в Европе. Кстати, второй прототип Fw.200 с личным именем «Иммельман III», стал личным самолетом Гитлера.

— Интересно, как все эти пафосные летчики Первой мировой — Рихтгофен, Иммельман — превратились не просто в легенду, а в названия эскадрилий, самолетов... — задумчиво молвила Брунгильда Шнапс. — Попытка реванша или просто германская склонность к мифологизации?

— Это уж вам видней, фройляйн, — отозвался Хопкинс. — Я бы сказал, что это попытка создать непрерывную традицию, поместить «нынешних» в обстановку легенды.

— Возвращаясь к идее военного использования, — начал было Герман Вольф, но Хопкинс его остановил:

— Я так понимаю, фройляйн Шнапс права: поначалу никакого военного использования не предполагалось. Иначе немцы не продавали бы эту машину за рубеж. А первые «Кондоры» оказались в авиакомпаниях Дании, Бразилии — ну куда же без нее... В Финляндию тоже продали.

— Основной покупатель все-таки была Люфтганза, — сказала фройляйн Шнапс. — Ну и наконец следовало показать, на что способен новый самолет. Так что 10 августа 1938 года, после всех доделок, доработок, испытаний и так далее, флюгkapитаны Хенке и фон Моро подняли «Кондор» с берлинского аэродрома Темпельгоф и спустя сутки и два часа приземлились в аэропорте Флойд Беннет, Нью-Йорк. Обратный полет занял меньше суток — это было связано с направлением ветра.

— Звучит как рекорд, — заметил Вольф. — Но, сдается мне, на этом создатели «Кондора» не уgomонились. В Токио не они летали?

Брунгильда Шнапс кивнула:

— Да, и тот же самый экипаж. Через три месяца провели самолет до Токио — через Басру, Карачи и Ханой. С посадками, разумеется. Общее время в полете — почти двое суток. На обратном пути самолет потерял ориентировку и разбился недалеко от Манилы. Однако японцы все равно сильно захотели такой самолет. И с имперскими ВМС был заключен контракт — конечно же, секретный, — на поставку дальнего морского разведчика «Кондор». Это был не совсем тот же самый пассажирский самолет, естественно, а модификация: например, запас топлива в центропланых баках увеличили на шестьдесят процентов и добавили отсек для размещения двух тонн полезной нагрузки.

— Что подразумевается под «полезной нагрузкой»? — спросил Вольф. — Бомбы?

— Фотоаппараты, осветительные ракеты, маркерные маяки, спасательные шлюпки, — перечисляла Брунгильда. — Ну и вооружение: три пулемета, например. Ну а кроме того, — прибавила она, — японцы хотели этот авиалайнер и для гражданских перевозок и купили пять штук.

— Ну а когда началась Вторая мировая, понятное дело, все изменилось, — заговорил Хопкинс.

Герман Вольф кивнул:

— Потребовались самолеты, способные действовать на океанских коммуникациях в Атлантике. А у Люфтваффе подходящей машины для таких целей попросту не было. Единственный самолет, который как-то подходил, — японская версия Fw.200.

— Но японская версия была в Японии, — вмешалась Брунгильда. — Поэтому министерство авиации Германии в срочном порядке выдало задание на переделку коммерческой машины в боевую. И тут мы возвращаемся к вопросу: вкладывал ли Курт Танк изначально в свой проект мысль о возможном использовании военными. Тот «Кондор», который имелся на начало войны, для решения новых задач не подходил: он был рассчитан на меньшие нагрузки и эксплуатацию со стационарных аэродромов. А требовалось, чтобы он взлетал с фронтовых аэродромов с плохим покрытием. Нагруженный запасом топлива и вооружением. В бою предстояли нерасчетные перегрузки. И все это — на малой высоте в плотной и турбулентной атмосфере.

— Однако конструкторы как-то вышли из положения? — вмешался штаб-сержант. — Иначе мы не говорили бы сейчас о «Кондоре» как о выдающейся машине.

— Понятно, что «Фокке-Вульф» постарались усилить конструкцию отдельных элементов, которые вызывали наибольшее опасение, — ответил вахмистр. — В результате вес планера увеличился на двадцать девять килограммов. Там надо было все переделывать чуть ли не с нуля. Времени, как всегда, не хватало. Поэтому что-то доработали уже при окончательной сборке. Поставили три пулемета: в малой верхней турели за кабиной, в задней фюзеляжной турели с раскрывающимся экраном и в подфюзеляжном люке. Подвесили четыре бомбы по 250 килограммов... Таких машин выпустили десять.



— Новая модификация тоже не была в полном смысле слова боевой машиной, — подхватила фройляйн Шнапс. — Планер недостаточно прочный, уязвимая топливная система, отсутствие брони.

— Ну куда там броню, машина и без того тяжелая, — возразил Хопкинс.

— Да там и без этого хватало проблем, — вздохнула Брунгильда. — Больше половины машин развалилось в течение первого же года. Но работы не останавливались несмотря ни на что. В феврале сорок первого взлетел основной серийный вариант, существенно усиленный. Экипаж — шесть человек. Поставили мощное вооружение. Потом добавился еще точный бомбардировочный прицел. В общем, в сорок первом построили пятьдесят восемь «Кондоров», и все разные. В сорок втором добавился радиолокатор...

— Очень увлекательно, — перебил штаб-сержант Хопкинс, — но ответьте мне, мои просвещенные друзья: почему Черчилль называл этот самолет «бичом Атлантики»? Пока что никаким «бичом» не пахнет...

Герман Вольф и Брунгильда Шнапс переглянулись. Затем Брунгильда кивнула, и Вольф заговорил первым:

— Сначала, в июле сорокового, «Кондоры» довольно скромно били по морским коммуникациям Британии: обычно они сбрасывали четыре бомбы по 250 килограммов куда-нибудь в Корнуэлл или Ирландию и отправлялись к себе обратно, в Норвегию. А дня через два возвращались. Те же «Кондоры», которые вылетали из Бордо, занимались разведкой над Северной Атлантикой. Обнаружат конвой — и наводят на него подводные лодки. Иногда и сами атакуют. Что, разумеется, англичанам очень не нравилось.

— Они летали от острова Ян-Майен на севере до Канарских островов на юге, — добавила Брунгильда. — Это превосходило возможности английской береговой авиации.

— Ну понятно, и экипаж у такого самолета можно увеличивать, — кивнул Хопкинс. — Места-то много. Там еще, небось, было тепло, светло, просторно... Комфортно.

— Именно, — подтвердил Вольф. — Обычно экипаж состоял из пяти человек — два летчика, штурман-бомбардир, бортовой техник и стрелок верхней кормовой огневой точки. Штурман был заодно и радистом.

— Если там было три пулемета, то кто стрелял из остальных двух? — осведомился Хопкинс.

— Как правило, штурман и борттехник, — сказал Вольф. — У штурмана вообще, получается, была весьма насыщенная жизнь... — Он усмехнулся. — В целом, экипажи были не вполне довольны запасом прочности «Кондора» и его вооружением — считали слабым. Но это не мешало «Кондорам» сбивать англичан.

— А они не хвастались? — с подозрением спросил Хопкинс.

— У них имелся фотопулемет, так что кое-что просто фиксировалось документально, — возразил Вольф. — Ну а с августа сорокового «Кондоры» начали топить британские корабли и потопили их, считая в тоннаже, на девяносто тысяч тонн. Не забываем, что самолеты эти действовали «в паре» с немецкими подводными лодками. Вот пример удачного взаимодействия: 26 октября 1940 года экипаж обер-лейтенанта Бернхарда Йопе — я сейчас говорю о «Кондоре», — обнаруживает в ста километрах к юго-западу от Донегола в Ирландии английский транспорт «Импресс оф Бритэн». Второе по величине судно английского флота, лакомая добыча. «Кондор» сбрасывает свои бомбы прямо ему на палубу — прямое попадание, я хочу сказать. Судно горит, но пока не тонет. И через два дня его добывает немецкая подводная лодка U-32.

— Мы говорим сейчас о боевых действиях Сороковой бомбардировочной эскадры, — пояснила Брунгильда. — К началу сорок первого года она потопила у побережья Англии, в Северном море и у побережья Норвегии корабли на 363 тысячи тонн. В составе эскадры действовали три эскадрильи — тридцать шесть машин. Так что ж тут удивительного, если Черчилль назвал «Кондор» «бичом Атлантики»!

© А. Мартьянов. 29.01.2013.

## 65. «Бич Атлантики»



— Тут, кажется, говорят о Черчилле? — С небес плавно спустился Змей Горыныч.

Его широкие крылья были раскинуты, легкий огонек вилял вокруг головы. Поднялся ветер — это дракон приземлился и начал складывать крылья.

Собеседники терпеливо ждали, пока уляжется небольшая «буря», вызванная появлением летучего змея.

— Черчилль — один из моих любимых персонажей, — сообщил Горыныч. — Я просто не могу оставаться в стороне, когда слышу его имя.

— И почему же? — прищурился Хопкинс.

— Как объяснить словами иррациональную привязанность? — хмыкнул дракон. — Помните, как мама подарила юному Уинстону маузер, отправляя его на англо-бурскую войну?

— При чем тут маузер?.. — начал было Вольф, но дракон, не слушая, продолжал:

— Впрочем, возможно, дело в сигаре. Черчилль любил пыхать огнем, как и я. Это нас, несомненно, роднит!

— Горыныч, я сильно сомневаюсь в том, что Черчилль подозревал о твоём существовании, — напомнил Билл Хопкинс.

— Зато я знаю о нём немало! — парировал дракон. — И для платонической любви этого достаточно... Ну так что вы тут говорили о Черчилле?

— Собственно, мы обсуждали самолет «Кондор», который твой любезный Черчилль именовал «бичом Атлантики», — сообщил штаб-сержант.

— Ах, это. — Горыныч улегся, обвил лапы хвостом, как огромный кот. — Ну да, называл. Для каждого значимого явления он находил меткое словечко, понятное широким народным массам. Это было тоже очень умно. А что, разве «Кондоры» не докучали англичанам достаточно сильно, во всяком случае, в начале войны?

— Ну да, — кивнул Герман Вольф. — Мы к этому, собственно, и подходили.

— А тут и «подходить» нечего, — заявил дракон. — Англичане быстро признали проблему «Кондоров» первоочередной. Они реорганизовали береговую авиацию, срочно построили новые аэродромы. Ждали гидросамолеты «Каталина», которые должны были прибыть из Америки в апреле сорок первого.



— Много «Каталин»? — спросил Хопкинс.

— Ты должен знать, — фыркнул Горыныч. — Пятьдесят семь. Словом, Черчилль наметил серию конкретных действий, направленных на борьбу с Fw.200. Ведь «Кондоры», как вы, несомненно, помните, действовали не в одиночку, а с «волчьими стаями» — с подводными лодками. Вот на эту «связку» врагов и было обращено основное внимание. Черчилль требовал, чтобы подводные лодки преследовались на море и бомбились на судоверфях, а «Фокке-Вульфы» атаквались везде, где только можно.

— Прекрасный план! — не без иронии молвила Брунгильда Шнапс.

— А что в нем не так? — осведомился дракон.

— Отсутствие конкретности, — ответила фройляйн лейтенант.

— Конкретностью был наполнен каждый отдельно взятый случай, — отозвался Горыныч.  
— Корабли изменили маршруты — раз. Дальше: англичане стали устанавливать на торговые суда скорострельные зенитные автоматы и катапультные истребители. А команды комплектовали из военных моряков. В общем, довольно скоро «Фокке-Вульфы» из хищников превратились в добычу.

— И что, велики были потери среди «Кондоров»? — спросил Герман Вольф.

— Напряги память, вахмистр, и вспомнишь леденящие душу подробности, — объявил дракон. — Как только английские транспорты вооружились, начались черные дни для «Кондоров». Сравним: в марте сорок первого знакомая нам Сороковая эскадра «Фокке-Вульфов» выполнила пятьдесят пять боевых вылетов и потеряла один самолет. В апреле та же группа, совершив семьдесят четыре вылета, потеряла уже четыре самолета. В мае — еще одна гибель, в июне — две. Причем погибали геройские герои, до сих пор действительно оправдывавшие репутацию «бича Атлантики». Например, 18 июля 1941 года не вернулся «Кондор» гауптмана Флигеля. А на личном счету Флигеля числились семь потопленных и шесть поврежденных кораблей. Словом, его гибель воспринималась как ощутимая потеря. И это только один, а было их сравнительно много. Знаете ли, «Кондор» — не массовая машина, каждая была по-своему индивидуальна.

— Любой самолет индивидуален, — возразил вахмистр Вольф.

— Какой-то больше, какой-то меньше, — не сдавался дракон. — «Кондор» — больше...

— Если уж на то пошло, то на «Кондоров» охотились и ВВС США, — вступил в разговор Билл Хопкинс. — 11 декабря 1941 года, как только США вступили в войну, лейтенант Шафер на своей «Аэрокобре» сбил разведчик «Фокке-Вульф». А 14 августа 1942 года американские самолеты уничтожили свой второй «Кондор» над северным морем: один подбил «Фокке-Вульф», а второй просто взорвал его в воздухе.

— Прекрасные, хотя и единичные эпизоды, — похвалил дракон.

— Не ты ли только что утверждал, что «Кондор» — машина индивидуальная? — напомнил Билл Хопкинс. — Естественно, каждый уничтоженный «Кондор» — это отдельная история.

— Так или иначе, а с сорок второго года «Кондоры» стали тщательно избегать встреч с «Бофайтерами» и «Москито», — подытожил дракон. — Береговая авиация Великобритании знала свое дело, вот так-то. — Он победоносно обвел своих слушателей взглядом.

— И все же «Кондоры» не покидали театр военных действий! — с пафосом подхватила Брунгильда Шнапс. — С конца сорок третьего они занялись другим: перехватывали конвои союзников из Гибралтара. Обычно им сообщали немецкие агенты из Испании: так и так, очередной конвой, вылетайте, ребята. Самолеты взлетали четверками и отправлялись на цель — на малой высоте, в сомкнутом строю.

Ее глаза мечтательно затуманились: она представляла себе эти большие красивые самолеты, летящие четверками над морем.

— Затем они расходились и шли параллельными курсами, — продолжала Брунгильда. — Радиолокатор «Хохентвиль» им в помощь. Когда один из экипажей четверки обнаруживал конвой, то сообщал об этом другим. Тогда они набирали высоту — с трехсот метров поднимались на два с половиной километра — для атаки. В те времена они вылетали из Тронхейма в Норвегии.

— А как они реагировали на события на Восточном фронте? — прищурился Билл Хопкинс.

— Хорошо, что ты спросил, — дракон снова перехватил инициативу разговора. — Разумеется, «Кондоры» не оставались в стороне.

— Почему «разумеется»? — не понял Хопкинс.

— Потому что это был многоцелевой самолет, — ответил дракон. — И несмотря на его недостатки — лично я бы предпочел называть их «особенностями», — он обладал огромными возможностями. «Кондоры» были направлены на Волгу — к Сталинграду. Нельзя сказать, что много из них уцелело.

— Погоди, — остановил дракона Билл Хопкинс. — Мы знаем, как стремительно устаревала техника в те годы, особенно когда шла война. А «Кондор»? Он ведь постоянно модифицировался?

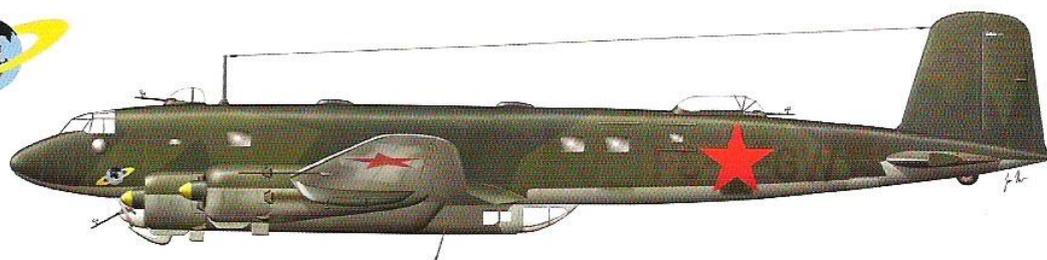
— К сорок четвертому от «бича Атлантики» осталось одно воспоминание, — сказал Горыныч. — «Фокке-Вульф» сделался легкой жертвой для патрульных истребителей и даже для самолетов морской разведки. Много их погибло к моменту высадки союзников: отступая из Франции, Сороковая эскадра уничтожила почти все свои самолеты, чтобы они не попали к врагу вместе с аэродромами. Из того, что осталось, сформировали две эскадрильи: одну в Тронхейме, другую в Германии. Но летали они теперь только как транспортники.

— Ты все время говоришь о Сороковой эскадре, — заметил Герман Вольф.

— Потому что она была фактически единственной частью, которая использовала FW.200 почти до самого конца войны, — ответил дракон. — Техника постоянно изнашивалась, с ремонтом было плохо, в результате в составе эскадры редко числилось больше дюжины исправных машин.

— Насколько я понимаю, — заговорил, откашлявшись, Герман Вольф, — отремонтировать FW.200 было довольно трудно. А эти машины постоянно гоняли для транспортных перевозок на различных фронтах. Вообще чудо, что из-под Сталинграда кто-то вернулся! В общем, в середине осени сорок четвертого эскадрилью расформировали. Летчиков пытались переучивать — осваивать реактивный истребитель Me.262 — но самолетов они так и не получили. Ну и на этом, по большому счету, капут.

— Погодите-ка, — вмешалась Брунгильда, — а мне интересно насчет России. Что там было, под Сталинградом, с «Кондорами»?



V březnu a dubnu 1943 byl v moskevském NII VVS zkoušen Fw 200C-3 W.Nr. 0034 ukořistěný u Stalingradu. Stroj zůstal v původním německém zbarvení (zelené odstíny RLM 72 a 73, šedomodrá RLM 65), pouze výsostné označení a kód jednotky (F8+GW) bylo přetřeno sovětskými barvami. Na přídi nesl znak KG 40 a na směrovce symbol jedné potopené lodě.

— А, — усмехнулся дракон. — Вам бы, конечно, куда живописнее рассказал это товарищ младший лейтенант Вася, но он сейчас в полете. Как известно, именно на «Кондоре» прилетал в Советский Союз министр иностранных дел Германии Риббентроп — для подписания мирного договора. Так что самолетик — точнее, самолетище, — в сине-белой раскраске Люфтвафзы побывал в советском небе еще до войны. Ну а под Сталинградом..

Дракон задумался и мечтательно выпустил облачко пламени.

— Когда армия Паулюса была окружена, — заговорил он после паузы, — германское командование решило с воздуха снабжать ее боеприпасами, продовольствием, медикаментами и так далее. Задействовали лучшие транспортные и бомбардировочные эскадры, самолеты гражданского флота, отправили даже два элитных самолета, построенных специально для перевозки руководства Третьего Рейха. Там, говорят, салоны были отделаны по высшему разряду. Но ничего не жаль для фронта, как говорится. И вся эта прелесть полетела к Сталинграду.

— Ну и как? — спросил Герман Вольф. Он спохватился: — Не смейся, Горыныч. Мы все знаем, чем закончилась Сталинградская битва. Интересны конкретные действия «Кондоров».

— Так бы и сказал, — посмеиваясь, отвечал дракон. — «Кондоры» возили грузы, это понятно, а заодно бомбили железнодорожные эшелоны в советском тылу. Летать было сложно, сами понимаете, — русская зима. Плюс советские ВВС тоже не сидели на земле. И как Черчилль в свое время, советское руководство сочло уничтожение немецких транспортников приоритетной задачей.

— И много «Фокке-Вульфов» сбили? — спросила Брунгильда. Ей было жаль красивых пассажирских самолетов.

— Девять, — ответил дракон. — Причем два были брошены экипажами на аэродромах, и русские взяли их в качестве трофеев. Естественно, их тут же перегнали в НИИ ВВС и изучили. По мнению советских специалистов, этот самолет не обладал необходимыми для современного бомбардировщика характеристиками.

— То есть, иначе говоря, — подытожил Герман Вольф, — уже к середине сорок третьего «Кондор» начал устаревать.

Дракон кивнул:

— Именно. Скорость и потолок малы. Когда установили вооружение и броню, а также дополнительные бензобаки, самолет сделался слишком тяжелым. И мощные моторы тут не очень помогли. Вообще если почитать отчет советских испытателей, становится

понятно, что самолет фактически штатский: быстро набирает скорость, управляется легко, хорошо балансируется в полете, устойчиво планирует и так далее. Но маневрировать на такой машине затруднительно, нет обзора назад для пилотов. Сами понимаете, что это значит. Ну и несмотря на то, что самолет утяжелили, система бронирования все равно недостаточна, а задние стрелки при атаке сверху сбоку из задней полусферы фактически вообще беззащитны. Ну и осталось еще довоенное уязвимое место — бензобаки и маслосистема.

— Погоди-ка, — заговорил Билл Хопкинс, — не русские ли угробили и последний из летающих «Кондоров»? Уже в пятидесятом году?

— Ха! — дракон плюнул небольшим огоньком. — В своем роде это можно считать символическим возмездием за штуку, которую проделал Курт Танк с русскими после войны.

— Так, стоп, — Брунгильда умоляюще подняла руку, — что за штуку он проделал?

— Чрезвычайно изящный ход, — ответил дракон, посмеиваясь. — В сентябре сорок шестого он явился в отделение СМЕРШ города Берлина. Ну, профессор, самолетостроитель, все дела. Предложил свои услуги опытно-конструкторскому бюро.

— Советскому? — переспросила Брунгильда.

— А то какому!.. — Дракон засмеялся. — Начальник ОКБ-1 товарищ Олехнович дал согласие. Тогда герр Танк попросил немножко денег — чтобы привлечь в группу специалистов. Он собирался прийти в ОКБ вместе с коллективом. В общем, Танк получил десять тысяч дойчмарок... и исчез. Советские спецы полагали, что Танк перебрался в английскую зону оккупации. Но англичане его тоже не видели. Он всплыл в Аргентине и строил там военные реактивные самолеты. В пятьдесят пятом, когда немецких спецов из страны выдворили, Танк на время исчез — и появился уже в Индии... А закончил свои дни в Германии, где и умер в возрасте восьмидесяти пяти лет.

Повисло молчание, которое нарушил Герман Вольф:

— Однако как же русские угробили последний «Кондор»?

— Один из трофейных «Кондоров» передали Полярной авиации, — поведал дракон. — Доработали, заменили моторы. В апреле пятидесятого в Якутске этот самолет сажал пилот Шатров из Московской авиагруппы особого назначения. Он не справился с управлением и выкатился за пределы посадочной полосы. Сначала разрушилось левое колесо. Затем сложилась ферма левой опоры шасси. Самолет с работающими моторами упал на крыло... И, в общем, на этом — всё. Чинить там было нечего, учитывая, что запчастей к «Кондору» не имелось...

— Вот случай, когда война послужила не к славе, а к бесславию замечательного самолета, — помолчал, подытожила Брунгильда. — Хотя вообще-то замечательного в его карьере — хоть отбавляй.

© А. Мартьянов. 29.01.2013.

## 66. Несчастливая «омела»



— Что меня всегда изумляло, так это «сумрачный германский гений», — не без пафоса произнес Змей Горыныч.

— Э... Нельзя ли пояснить, что в данном случае конкретно имеется в виду? — обратился к нему вахмистр Вольф. — У германского гения, знаешь ли, было много разных проявлений. «Фауст» Гёте, например...

— Какой еще Гёте, какой «Фауст», — если бы Горыныч был человеком, он бы поморщился, а так — лишь досадливо моргнул кожистыми веками. — Почему мы вообще затронули столь приземленную материю, как поэзия? Я говорю, разумеется, о самолетах!

— Опять же, Горыныч, нельзя ли выразиться более определенно? Германский ум породил немало прекрасных самолетов!

— Если охватывать картину в целом, меня больше всего поражает способность немцев планировать серийный выпуск принципиально новой машины где-нибудь так в июне сорок пятого... В апреле сорок пятого прошли испытания, и вот принимается решение, что машина годная, поэтому хорошо бы в июне запустить ее в серию. При полном игноре творящегося вокруг.

Вольф пожал плечами:

— Если верить некоторым германским асам, они, очутившись в английском или американском плену, отнюдь не считали себя побежденными. Мол, «конкретно меня никто не победил, а что там творится в Европе — не мое дело, и уберите ваши руки».

— Способность отвлекаться от реальности — прекрасная вещь, — подытожил Горыныч.  
— Помогает сохранить психику в целостности и сохранности. Поэтому я так популярен.

— Мне показалось, или наш The Zmei сегодня игриво настроен? — К беседующим подошел Билл Хопкинс.

Американский штаб-сержант был нынче в комбинезоне, рукава засучены, руки в машинном масле.

— Экспериментируешь, Билл? — Вольф кивнул на пятна масла. — Пытаешься превратить одну машину в другую?

— Просто мне интересно, что у них внутри... — Хопкинс засмеялся. — О чем тут рассуждал Горыныч?

— Абстрактно восхищался планами Люфтваффе на июнь сорок пятого года, — объяснил Герман Вольф.

— Не абстрактно, а конкретно. — Горыныч засмеялся, деликатно выпуская струйки пламени в сторону, чтобы ненароком не подпалить собеседников, особенно «промасленного» Билла. — Вы никогда не находили проект «Мистель» забавным?

— Забавным? — хором переспросили оба летчика. — Что в этом забавного? Довольно убойная штука. Если попадет в цель.

— А выглядит смешно... — Дракон хлопнул крыльями и сложил их аккуратнее.

— Так ты об этом проекте говорил, что его собирались запускать в июне сорок пятого? — догадался наконец Вольф. — По-моему, в своей иронии ты переборщил. Это довольно старая идея.



Mistel combinations abandoned in Denmark (probably Karup) near the end of the war.

— Она появилась давно, но проникала в умы очень постепенно, — кивнул дракон. — На самом деле мысль начала оформляться еще в сорок первом. Был такой пилот-испытатель в компании «Юнкерс» по имени Зигфрид Хольцбауэр, вот он и...

— Стоп-стоп, — перебил Хопкинс. — Давайте будем объективны: еще до войны нечто подобное придумали англичане. Хольцбауэр участвовал тогда в испытаниях «составного» самолета «Майя». Задумка показалась ему перспективной, поэтому он предложил эту схему Техническому департаменту. И получил отказ. Мол, для проекта не найдется практического применения.

— Так они тормозили это дело почти до самого конца войны, — полуутвердительно произнес Герман Вольф.

— Не совсем так, вахмистр, — покачал головой дракон. — В сорок втором исследовательский институт DFS предложил серию «Huckerack». Все та же идея: буксировка планера-снаряда самолетом, который крепится к его спине. В следующем, уже сорок третьем году, дело сдвинулось с мертвой точки. Возможно, идея проросла в мозгах Технического департамента — чтобы пустить там прочные корни, требовалось время.

— Какой-то он сегодня ироничный, — шепнул Хопкинс на ухо Вольфу.

— Я все слышу, — предупредил дракон.

— Ну, мы ничего обидного в виду не имели, — поспешно заверил его Хопкинс.

— Надеюсь, — Горыныч втянул ноздрями воздух. — Пахнет жареным! — сообщил он. — Наверное, опять кто-то из наших грохнулся. Сейчас придет сюда за утешением.

— Если его утешит история очередного безумного проекта, то пожалуйста, — заявил Билл Хопкинс.

— Проект казался безумным только в начале, — возразил Горыныч. — Чем дальше он разрабатывался, тем более реальным выглядел. В начале сорок третьего министерство авиации выдало институту DFS заказ на создание опытного образца. Предполагалось, что это будет сцепка беспилотного бомбардировщика Ju.88A-4 и истребителя Vf.109f-4.

— Погоди, это не та история, в которой министерство авиации вдруг захотело получить тяжелый бомбардировщик, который вместе с тем был в состоянии уходить от истребителей? — вступил Вольф.

Дракон скрежетнул когтем по бетонному покрытию полосы.

— Близко к теме, но не она, — согласился он. — «Юнкерс» действительно работал над этим, но кончилось все «этажеркой». Точнее, «омелой» — так переводится слово «Mistel». Я на всякий случай говорю, вдруг кто не знает.

— А при чем здесь омега? — спросил Хопкинс.

— Омела — растение-паразит, — сказал дракон. — Паразитирует на дубе, например. Как самолет-снаряд на несущем самолете. Точнее — под несущим самолетом. Еще эту штуку называли «Бетховен», но почему — уже за пределами моего понимания. Может быть, к этому имеет какое-то отношение «сумрачный германский гений».

— Это многое объясняет, — одними губами произнес Хопкинс.

— Включай воображение, — приказал Горыныч. — Из кабины «Юнкерса» убирается почти все оборудование. Носовая часть легко отделяется за счет быстросъемных винтов и заменяетсякумулятивным зарядом весом свыше полутора тонн. У заряда имеется контактный взрыватель.

— Пока все четко, — сказал Вольф.

— Едем дальше, — кивнул дракон. — Истребитель крепится к самолету-снаряду на стальных стойках, укрепленных над центропланом Ju.88 по обе стороны фюзеляжа. Образовывалось как бы два треножника, и верхние точки этих треножников крепились к главному ложнерону истребителя. Была еще одна подпружиненная стойка — она шла к хвостовой части истребителя. Представили себе?

Дракон обвел глазами своих собеседников так, словно находился в школе и проверял — хорошо ли ученики усваивают материал.

Оба друга закивали.

— Если не представили, вам же хуже, потому что конструкция очень проста, — заметил дракон. — По крайней мере, на взгляд стороннего наблюдателя. Пилот истребителя ведет спарку до точки расцепления. Там он направляет «Юнкерс» на цель и отстыковывается. Сначала задняя стойка откидывается назад вдоль фюзеляжа. При касании срабатывает замыкатель. Он приводит в действие систему отцепки основных креплений на треножниках. И самолет-снаряд поражает цель, а истребитель спокойно уходит в высоту.



US soldiers inspect an abandoned S 2 Mistel. Notice the flattened tires on the main landing gear.

— Звучит идеально, — признал Хопкинс.

— А как это происходило на самом деле? — спросил Герман Вольф. — Например, как оно летало? Оно же было очень тяжелое!

— Два самолета — два двигателя, — сказал дракон. — Не забывай. Система взлетала за счет работы двигателей обоих самолетов. Когда «Мистель» набирал высоту, полторы — две тысячи метров, — двигатель истребителя выключался. Машина продолжала лететь за счет работы двигателей нижнего самолета.

— А топливо? — уточнил Билл Хопкинс.

— Хороший вопрос, — кивнул дракон. — Самолеты для сцепки подбирали таким образом, чтобы они могли работать на одном топливе. Бензин поступал из баков бомбардировщика... Ладно, продолжаем. Мы набрали высоту. Летим... Летим... Видим цель. При подлете к цели мы снова запускаем мотор машины-носителя. Пилот переводит систему в режим пологого пикирования. Затем истребитель оцепляется, а беспилотный самолет впиливается в мост или в корабль союзников. Бабах, взрыв, все довольны.

Штаб-сержант Хопкинс поморщился:

— Только не говори, что это было массовое оружие, которое мы почему-то проморгали.

Дракон ухмыльнулся:

— Нет, конечно. Как всякое чудо-оружие, оно вовсе не было массовым. Хотя те, кто видел его в деле, долго не могли оправиться от шока. Как, впрочем, и те, кто впервые столкнулся в драконом.

Хопкинс мечтательно улыбнулся.

— Представил себе советского летчика где-нибудь над Рейном, — объяснил он. — Как он сталкивается с драконом.

— Имел место подобный эпизод, — заметил Горыныч. — Как-то раз советский летчик Савицкий узрел весьма странную конструкцию, летящую по небу. Подлетев поближе, дабы рассмотреть это диво, летчик обнаружил, что наверху «этажерки» сидит Fw.190, а внизу к нему прицепился Ju.88. Пока советский человек чесал затылок, истребитель отделился и ушел в сторону, а «Юнкерс» полетел в сторону линии фронта. Не долетев до советских окопов, он грянулся о землю и разнес все вокруг в радиусе двухсот метров. Картинка, что и говорить, впечатляющая.

— Но это как-то расточительно, — покачал головой Билл Хопкинс. — Снаряды же можно было... Впрочем, что я говорю!

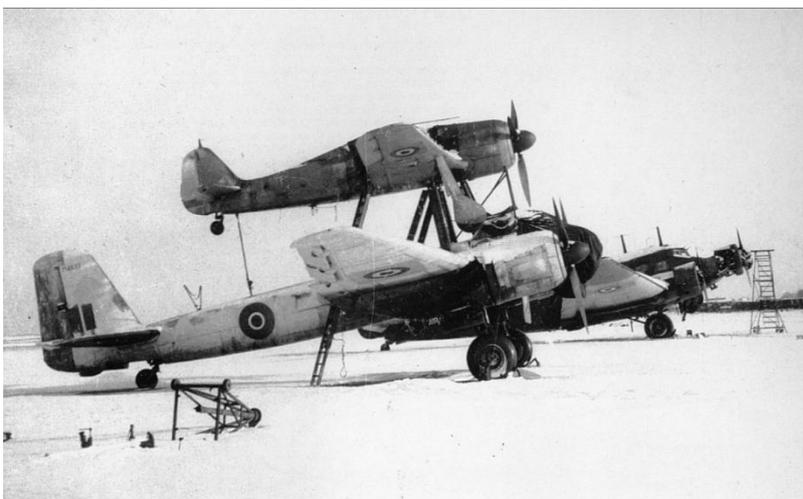
— Снаряды — снарядами, а это был отличный способ применить неисправные самолеты, — догадался Герман Вольф.

— В июне сорок четвертого началось боевое использование «Мистелей», — повествовал дракон. — Во Францию прибыла эскадрилья IV/KG.101 под командованием капитана Хорста Рудата. Эта эскадрилья имела в своем составе пять «Мистелей». Первый вылет — 24 июня. Но подпортили красоту англичане — ночной истребитель «Москито» заставил «Мессер» отцепиться от «Юнкерса» задолго до цели. Потому что светлая идея бомбардировщика, способного уходить от истребителей...

— Не надо о грустном, — перебил вахмистр. — Давай дальше. Остальные четыре «Мистеля» хоть как-то себя проявили?

— А то как же! В ночь на 25 июня того же сорок четвертого они действовали против кораблей союзников в устье Сены. Запустили осветительные ракеты и направили «Мистели» на суда. Поднялся дым, видимость — нулевая. Наутро уточнили: все цели поражены, но корабли не затонули. Половинчатый эффект, скажем так.

— Но производство не свернули? — уточнил Хопкинс.



— Конечно, нет! — с жаром ответил дракон. — Завод под Лейпцигом получил заказ на переоборудование семидесяти пяти «Юнкерсов», которые там ремонтировались. В качестве самолета-носителя решили взять Fw.190 — его мотор тоже работал на 95-октановом бензине, что было удобно. Там пришлось дорабатывать машины. Они оказались слишком тяжелыми: при разбеге чрезмерная нагрузка приводила к повреждению пневматической системы. Поэтому вместо собственного шасси сцепка разбегалась на специальной тележке, которую сбрасывали сразу после взлета.

— Много их всего сделали? — спросил Хопкинс.

— Сравнительно много, — кивнул дракон. — 10 октября 1944 года сформировали эскадрилью III/KG.66 — вот она была вооружена исключительно «Мистелями». Возникла идея атаковать базу британского флота в Скапа Флоу. Операцию наметили на декабрь, но погода установилась неподходящая. Когда же небо наконец прояснилось, было уже полнолуние. Вот представьте себе: «Мистели», летящие со скоростью 375 километров в час при полной луне...

— Зловещая картина, — прикинул Билл Хопкинс. — Похоже на фильм ужасов.

— Фильм ужасов для «Мистелей», — отмахнулся дракон. — Их бы посбивали сразу. Поэтому атаку отменили. Заменяли новой идеей: «Железный молот» должен ударить по советским военно-промышленным объектам! Операцию наметили на март сорок пятого.

— А что война плавно движется к закономерному финалу — это как? — спросил Хопкинс.

— Ну что ты, Билл! Сражались же до последнего, — остановил его Герман Вольф. — И надеялись на чудо-оружие.

— «Чудо-оружие» в виде ста «Мистелей», — продолжал Горыныч эпическим тоном. — Для них специально готовили пилотов. Но в начале марта аэродромы Восточной Пруссии, с которых должна была начаться операция «Железный молот», заняли советские войска. Поэтому план опять изменился, и эскадрилья II/KG.200 — бывшая III/KG.66 — получила более реальный приказ: ударить по переправам на Одере, Нейсе и Висле. Совершили они налеты также на мосты через Рейн. В общем, в результате этих рейдов почти все машины были потеряны, а пилотов перевели в истребительные части.

— Ты так и не сказал, сколько всего «Мистелей» было построено, — напомнил Герман Вольф.

— Двести пятьдесят, — ответил Горыныч.

Он заметил приближающегося флайт-лейтенанта Уилберфорса Гастингса, который, совершенно явно, недавно совершил весьма жесткую посадку.

— Присоединяйтесь, сэр! — приветственно кивнул ему дракон. — Мы как раз обсуждаем идею сцепки двух самолетов. Кажется, у англичан был похожий проект еще в тридцать восьмом году...

© А. Мартьянов. 03.02.2013.

## 67. Жертва ракетного лобби



— Да мы тут, можно сказать, вообще живем как при коммунизме! — разгорячился товарищ младший лейтенант Вася. — От каждого по способностям, каждому по возможностям!

Дракон Змей Горыныч оглушительно захохотал.

— Хорош «коммунизм»! — выговорил он в промежутках между взрывами смеха. — «По возможностям»!

— Да что ты можешь знать об этом? — возмутился Вася.

— Гораздо больше, чем ты, — заверил его Горыныч. — И хватит говорить глупости. Мы живем в мире авиационной мечты, где любой проект летает, а любой летчик, если у него

не хватает тех самых «возможностей», — падает. И никто при этом не погибает, вот что самое главное. Всегда есть шанс вернуться и начать сначала. Когда я думаю о самолетах, которые не полетели просто потому, что изменилась политическая ситуация, — мне плакать хочется.

— Плакать? Тебе? — с подозрением переспросил Вася. — Горыныч, ты меня дурачишь...  
— Младший лейтенант поразмыслил немного: — Или под «изменением политической ситуации» ты подразумеваешь окончание войны? Тогда твои слезы понятны, древний змей.

— Я толкую о политике вообще, — вздохнул Горыныч. — Тебе не понять, о смертный. Печаль моя — о зависимости прекрасных, совершенных созданий, то есть самолетов, от побуждений и устремлений невнятных, не всегда чистых и нередко некомпетентных... В общем, плохо, когда самолет погибает от рук человеческих.

— Горыныч, самолет — это машина, — терпеливо произнес Вася. На Змея Горыныча иногда накатывало, и он начинал изъясняться былинным слогом. — Машина строится людьми и для людей. И, что естественно, погибает тоже от людей. Или от законов природы, — добавил он, желая быть справедливым. — Вроде закона тяготения. А что за самолет ты сейчас имел в виду?

— Я имел в виду, о смертный, самолет Ил-40, — выдохнул Горыныч. — Прекрасный, реактивный, хищный, смертоносный и все такое прочее. Ты знаешь, что когда его показали иностранным журналистам, а случилось это в пятьдесят шестом году на аэродроме в Кубинке, — те просто попадали в обморок!

— Что, правда? — недоверчиво переспросил Вася.



— В переносном смысле! — нашелся Горыныч. — И когда очнулись от шока, тут же принялись строчить в блокнотах. Они прямо признавали, что подобной машины ни в одной армии мира нет. — Он поскреб когтем бетон. — Ну, вообще-то, это была делегация от ВВС США. Приехали в Москву на празднование дня ВМФ. Но журналисты там тоже были, не сомневайся!

— Погоди, погоди, — остановил его Вася. — Какой год, говоришь, пятьдесят шестой? Разве над самолетом Ил-40 не начали работать в пятьдесят первом?

— Верно говоришь, — кивнул дракон. — Конструкторская мысль Ильюшина устремилась к новым высотам. Разумею, создание штурмовика с турбореактивным двигателем. Мировая военная авиация уже переходила на реактивные двигатели, а тут еще война в Корее. Эти «малые войны» всегда, начиная с Испании, служили отличным полигоном для испытания нового оружия.

— Звучит бесчеловечно, — заметил Вася.

— Если бы у них были игровые серверы, как у нас... — проворчал дракон. — Так или иначе, «бронепоезд» Советской Армии никогда не позволял себе дремать, и Ильюшин начал проектные исследования.

— Сам начал? — спросил Вася. — Он ведь был к тому времени уже пожилой?

— Для тебя все старше двадцати пяти лет уже пожилые, — заметил древний дракон. — Ильюшин в пятидесятом году был совсем молодой — пятьдесят шесть лет. Да, Сергей Владимирович, да будет тебе известно, сам возглавил работы. И идея исходила тоже

непосредственно от него. Он пришел к выводу, что двигатели Микулина, еще одного гения той эпохи, АМ-5 — небольшие, экономичные, легкие и, главное, турбореактивные, — позволят построить желаемый самолет: двухместных бронированный штурмовик с мощным артиллерийским, ракетным и бомбовым вооружением. Бронекорпус из стальных листов толщиной от трех до восьми миллиметров — неплохо так, да?

— Ну так это же предложение было поддержано правительством, — вспомнил Вася. — В феврале пятьдесят второго Совет Министров выпустил постановление о проектировании и изготовлении опытного самолета Ил-40. Все шло прекрасно.

— Мда, прекрасно, — процедил дракон. — Самолет этот ты видел, Вася, дорогой товарищ.

— Видел и летал, — кивнул Вася. — Двухдвигательный низкоплан. Стреловидное крыло. Убирающееся трехстоечное шасси с носовым колесом. Экипаж, кстати, предполагался из двух человек: пилота и стрелка-радиста. Очень недурная защита: спереди кабины десятимиллиметровая бронестенка, сверху и сзади — восьмимиллиметровый бронелист на подвижной части фонаря и шестнадцатимиллиметровый бронезаголовник. У стрелка тоже кабина имела бронезащиту. Да, и еще катапультируемые сиденья. Фонари кабин могли открываться аварийно, причем не одним способом, а сразу двумя: при катапультировании срабатывала воздушная система, а если нужно было просто открыть фонарь — то работала электрическая система, то есть просто нажимаешь на кнопочку, и «дверца открывается»...

— Какая еще «дверца»? — проворчал дракон.

Вася отмахнулся:

— Ты меня понял. Самолет строили так, чтобы он был надежным. Системы дублировали. Двигатели располагались по бортам бронекорпуса. Один выйдет из строя — можно лететь на втором. Весило все это бронированное счастье чуть меньше двух тонн.

— А пушки? — Дракон потерял над собой власть и облизнулся. — Ты из них стрелял?

— Четыре пушки, Горыныч, тысяча триста выстрелов в минуту, — отозвался Вася. — Конечно, я из них стрелял. И бомбы. Четыреста килограммов бомб — при перегрузке до тысячи килограммов. Чем еще был прекрасен этот самолет — он мог летать и днем, и ночью, и при хорошей погоде, и при погоде отвратительной. Противообледенители, электрообогрев стекла кабины пилота, навигационный индикатор, автоматический радиокompас, радиостанция, переговорное устройство, радиовысотометр... Будь у Амелии Экхарт такое оборудование — не пропала бы она над Тихим океаном.



— И не стало бы любимой авиационной загадки для нашей Брунгильды, — подхватил дракон. — К тому же не Амелией единой. Леваневский, сдастся мне, тоже не отказался бы от таких приборов.

— Давай лучше о более веселом, — предложил Вася, вздохнув. — О бомбах, например. Коллиматорный прицел позволял производить бомбометание при горизонтальном полете и с пикирования. Когда сбрасывать бомбу — определялось автоматически. Сбрасывание производилось тоже автоматически. Тут же делается фотография — что днем, что ночью, безразлично.

— Скажи, Вася, не ты ли говорил, что многое зависит от летчика? — вкрадчиво спросил Горыныч. — И вот я слышу от тебя хвалу автоматике...

Вася отмахнулся:

— Смотри на вещи диалектично, Горыныч! Летчик в единстве с самолетом — вот настоящая сила. А Ил-40 стал в начале пятидесятых как раз тем самолетом, с которым хотелось установить единство... И вот, уже через три месяца после выхода постановления правительства комиссия ВВС изучает макет будущего самолета. Дают добро. В феврале пятьдесят третьего опытный самолет готов. 7 марта 1953 года летчик-испытатель Владимир Коккинаки поднимает Ил-40 в воздух...

— И?.. — выжидательно спросил дракон.

— Что — «И»? — не понял Вася. — Ждешь подвоха?

— Всегда есть подвох, — сказал Горыныч.

— И самолет очень хорошо полетел, — сказал Вася. — Летно-технические данные, характеристики управляемости, устойчивости. Все в порядке. В конце марта Коккинаки вылетел на полигон «Фаустово», чтобы испытать переднюю пушечную установку. Установили наземную цель. Летчик подошел к полигону на высоте пяти тысяч метров. Ввел самолет в пологое пикирование. Нажал на гашетку пушек...

Младший лейтенант остановился и уставился на Горыныча. Дракон демонстративно отвернулся.

— Вот сейчас, Горыныч, самое время сказать «И?..» — укорил его Вася. — Ты ведь знал, а? Вырывающееся из пушек пламя ослепило летчика, тут же сбавили обороты и отключились двигатели. Коккинаки прекратил стрельбу. Он находился достаточно высоко, поэтому у него хватило времени снова запустить двигатели. После этого он вернулся на базу и доложил Ильюшину о произошедшем.

Дракон кивнул:

— Ильюшин человек опытный, в обморок падать не стал — всякое случается, поэтому срочно взялся исследовать проблему: почему такое безобразие, на советском самолете двигатели при стрельбе из передней пушечной установки начинают работать неустойчиво? Кстати, на первом варианте Ил-40 было шесть пушек, а не четыре, Васенька. В конце концов, переделали самолет: для передних установили газоотводную камеру, которая одновременно была носовой частью штурмовика. Из-за всех этих дел государственные испытания самолета были отложены на полгода.

— И прошли успешно, — быстро сказал Вася.



— Ильюшин был не вполне доволен, так что он продолжал дорабатывать машину, — подхватил дракон. — Немыслимого совершенства Ил-40 достиг в декабре пятьдесят пятого. Уже предполагалось начать его серийный выпуск в Ростове. Уже перестроили на тамошнем заводе часть производства под новый заказ. И уж весной пятьдесят шестого на площадке летно-испытательной станции в Ростове стояло пять «Илов». В разгар этого праздника жизни штурмовая авиация была упразднена.

Вася помрачнел так, словно катастрофа случилась только что и задела его лично.

— Это все «ракетное лобби», — проворчал он. — Новая военная доктрина требовала учитывать, что тактическое ядерное оружие может быть применено. Следовательно, совершенно иначе воспринимается роль авиации. Основные военно-воздушные силы направляются для ударов по объектам, находящимся за пределами досягаемости огня сухопутных войск. Отсюда — штурмовик не нужен.

— Звучит кощунственно, — согласился дракон. — Как это — штурмовик не нужен?

— Они же носились с теорией, что любой самолет, появившийся над полем боя, будет немедленно сбит самонаводящейся зенитной ракетой. И так далее. Фронтовая авиация не имеет будущего. В результате авиапредприятие в Ростове передали ракетостроителям. И все стало плохо.

— Ничего, — дракон шумно выдохнул пламя, стараясь ничего не подпалить. — Будучи своего рода живым штурмовиком, могу сказать одно: наше дело живо и жить будет.

© А. Мартьянов. 14.02. 2013.

## 68. Последний биплан



Младший лейтенант Вася весело откозырял майору Штюльпнагелю, который выскочил как будто из ниоткуда и остановился прямо перед ним, с начальственным недоумением вытаращив оловянные глаза.

Казалось, майор не вполне понимает, что это за Вася такой и для чего этот Вася вообще здесь находится.

Будь товарищ младший лейтенант желторотым новобранцем, трюк майора возымел бы действие и вызвал бы у молодого офицера вихрь разноречивых мыслей на тему: «А не совершил ли я, случаем, какого-нибудь должностного преступления?»

Но Вася был закален долгой службой и хорошо знал «Карлсона», как любовно звали (за глаза, конечно) сурового майора Штюльпнагеля.

— Здравия желаю, товарищ... герр майор! — браво произнес Вася.

— Вольно, — буркнул майор. — Кого это вы опять сбили?

— Француза, — поведал Вася.

— Как его, Ларош? — Штюльпнагель, прищурившись, посмотрел в небо, как будто рассчитывал узреть там летящего Лароша. — Какой-то он невезучий, не находите? Может быть, вам следует... как это говорили в Советском Союзе? «Взять отстающего на буксир»?

— Попробую, герр майор! — сказал Вася, забавляясь.

— Вы не попробуйте, а сделайте, — закончил разговор Штюльпнагель и величественно удалился.

Когда спустя короткое время рядом с Васей появился француз — белый шарфик оборван и покрыт пятнами копоты, на щеке темная клякса, — младший лейтенант пожал ему руку.

— Неплохо дрались, Ларош, — похвалил он. — Но почему вы постоянно берете такие устаревшие модели самолетов? На бильярде все деньги проигрываете и на хорошую машину уже не остается, а?



— Давайте на краткий миг предположим, мой пылкий друг, что я попросту предпочитаю бипланы, — миролюбивым тоном произнес Франсуа.

— Позвольте вам не поверить, мон шер с «этажерки», — изображая «галантного француза», в тон Ларошу, ответил Вася. — Скажите еще, что на «Фармане» готовы атаковать МиГ-15 или Ил-40.

Франсуа Ларош молча прикусил губу. Казалось, он всерьез обдумывает подобную возможность.

Вася наконец не выдержал:

— Да бросьте! Не может быть, чтобы вы не шутили!..

— Как знать... Мы же помним, как в тридцать шестом Удет наглядно показал преимущества Аг.68, — напомнил Ларош.

— Ну, мы все-таки не в тридцать шестом... — начал было Вася, однако Франсуа перебил его:

— Мы в том году, в каком захотим! А что вы, собственно, имеете против Аг.68?

— Абсолютно ничего, — сказал Вася с подчеркнuto безразличным видом. — Самолет как самолет. Как и у многих, главная его «интрига» крутилась... лучше даже сказать — «вращалась» — вокруг мотора. Строить его начали в тридцать пятом, и конструкторам «Арадо» очень, ну просто очень хотелось дать машинке что-нибудь приятное и мощное — «Роллс-Ройс», «Кертисс»... Однако германский патриотизм... — Вася шутливо огляделся по сторонам, делая вид, будто высматривает: нет ли поблизости майора Штюльпнагеля.

— Скорее, трезвая оценка возможностей импорта, — возразил Франсуа. — Так или иначе, военные категорически были против установки на новый германский истребитель иностранного двигателя. Так что «интрига», как вы выражаетесь, свелась к выбору между BMW и Jumo-210. «Юнкерс-Моторенбау» только что создала это свое прекрасное детище.

— Вы про Jumo-210? — уточнил Вася. — Это он — «прекрасное детище»?

— Ну да, — кивнул Франсуа, — и военные считали, что этих двигателей будет теперь в Германии много-много, хватит для всех, и для «Юнкерса», и для «Арадо».

— У Ar.68 имелись и другие причины не появляться на свет, помимо чехарды с двигателями, — продолжал младший лейтенант. — Насколько я помню, «Хейнкель» уже начал выпускать серийный He.51. И именно этот самолет, как считали в руководстве Люфтваффе — до марта 1935 года «несуществующего Люфтваффе», — должен был стать основным истребителем. Следовательно, и прекрасный двигатель от фирмы «Юнкерс» в первую очередь пойдет ему и никому другому, а «Арадо» получит то, что останется.

— И тем не менее работы над Ar.68 не прекращались, — сказал Франсуа. — И не только в силу упрямства. Конструкторы взяли двигатель BMW, раз уж другого им не оставалось. Они считали, что рано или поздно He.51 устареет — и вот тогда-то для Ar.68 настанет звездный час.

— С моей точки зрения, один биплан стоит другого, — фыркнул Вася. — Впрочем, если «Арадо» хотели преимущества, им следовало бы подождать год-другой. А они построили свой самолет в тридцать пятом.

— Ну и что? — пожал плечами Франсуа. — Самолет получился хороший.

— Новый «Арадо» был хорошо управляемым, быстрым и маневренным. Ну разве что выхлопные газы летели в кабину, — с легким оттенком ехидства добавил Вася. — Что, естественно, не могло не раздражать. И обзор вперед ухудшился по сравнению с предыдущей моделью, поскольку высота фюзеляжа уменьшилась. Но все эти беды прекратились после установки мотора Jumo-210, о необходимости которого говорили столь долго.

— То есть, мы получаем на тридцать пятый год два примерно одинаковых по возможностям биплана-истребителя? — уточнил Франсуа.

— He.51 и Ar.68?

— Ага, — кивнул младший лейтенант. — Впрочем, на фирме «Арадо» не сомневались: их самолет превосходит He.51 по всем, что называется, статьям. Надо просто выпустить побольше Ar.68, и тогда... Но производственных мощностей у них не хватало. Поэтому они ввели в строй новый завод — в Бранденбурге. До такой степени не сомневались в успехе. На «Арадо» были уверены, что скоро их самолет будет запущен в серию. Однако руководство Люфтваффе продолжало тормозить проект.



— У них ведь имелись основания? — прищурился Франсуа.

— Военные, как правило, консервативны, а немцы — консервативны вдвойне, — заметил Вася. — Суждение, конечно, отдает обобщением...

— Скажите прямо — это и есть обобщение! — засмеялся Франсуа.

— Ладно, — Вася махнул рукой. — Смысл тот, что в Деберице находился знаменитый гешвадер «Рихтгофен» — место, кстати, тоже знаменитое, и сам покойный Манфред фон Рихтгофен там проходил обучение, если мне не изменяет память. И вот там летали на старых Аг.65. А машина эта была послушная, как пожилая лошадь, и прощала пилотам многие ошибки. Когда летчики пересели на He.51 — а это самолет, что называется, «энергичный», быстрый и тяжелый, — начались аварии. Поэтому убедить Люфтваффе в том, что «Арадо» создает по-настоящему полезный самолет, было нелегко.

— Это какая-то особенность германского духа? — уточнил Франсуа. — Послушный самолет — плохо, трудный самолет — хорошо?

Вася засмеялся:

— Да уж, нечего расслабляться! Хотя сами летчики предпочитали «Арадо». В конце концов, Удет — в то время инспектор истребительной и пикирующей авиации, — замучился выслушивать мнения сторон. Ему до смерти надоела вся эта канитель, которую Люфтваффе развели по поводу Аг.68. Поэтому он вознамерился решить проблему в рыцарском поединке один на один, что, заметим, достойно тевтона.

— И вот мы приближаемся к тому моменту в истории, когда стало очевидно превосходство «Арадо» над «Хейнкелем», — с торжеством произнес Франсуа Ларош. — Удет доказал...

— Удет доказал, что он — один из лучших летчиков своего времени, — оборвал Вася. — Лично я считаю, что поединок был нечестным.

— Ну как это «нечестным»? — возмутился Франсуа. — На «Хейнкеле» тоже был опытный пилот... Только я не помню его имени. И самолет He.51 тоже был хороший.

— Удет победил без всяких усилий, — задумчиво молвил Вася. — Обставил противника на вертикали и на вираже. Может, слегка отстал в скорости. Но в те времена скорость не считалась главным критерием. Главное — маневренность.

— Ага, вот вы и признали, что «Арадо» — лучше, — с торжеством заключил Ларош. — Потому что маневренность и управляемость у Аг.68 были куда выше.

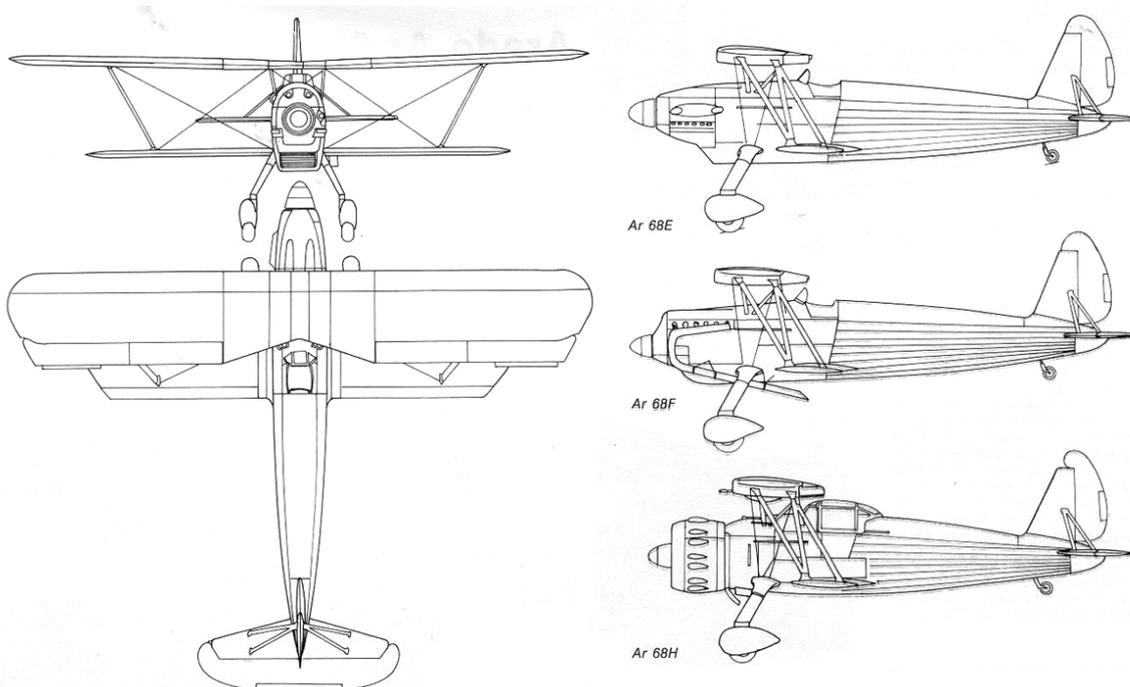
— Полагаете, Удет здесь ни при чем? — нахмурился Вася.

— Даже Удет не смог бы сделать из плохой машины хорошую, — уверенно кивнул Франсуа. — А тут еще, можно сказать, «вовремя» подоспел крах He.51 в Испании — советские И-15 вроде как превосходили «Хейнкели».

— Иные господа отрицают сей факт, — вставил Вася.

— Оставим сие на совести сих господ, — сказал Франсуа. — И вернемся к моему возлюбленному Ar.68 — последнему биплану, который был принят на вооружение Люфтваффе. Вы не чувствуете в этом какой-то удивительной нотки... я бы сказал — особого привкуса? Последний...

— Вас именно это утешает, когда летчик хуже вас сбивает вас лишь потому, что летает на более современной машине? — прямо спросил Вася.



Ларош пожал плечами:

— В сущности, я романтик... А Ar.68 так изящен... Верхнее крыло — деревянное, с фанерной и тканевой обшивкой, нижнее — полностью с фанерной. На верхнем крыле элероны, на нижнем закрылки. Передняя часть фюзеляжа обшита легким сплавом, задняя — тканью. Самолет современный и в то же время старинный. Два пулемета... — Он мечтательно закатил глаза.

— Кстати, Франсуа, вынужден признаться в том, что я запутался: какой, в конце концов, мотор был поставлен на Ar.68? — спросил вдруг Вася.

— В конце концов, это стал Лито, — отозвался Ларош. — По крайней мере, с осени тридцать шестого. Двухлопастной деревянный винт фиксированного шага.

Вася едва заметно поморщился.

Не обращая на это внимания, Франсуа Ларош продолжал:

— Топливо — в одном двухсотлитровом баке за противопожарной перегородкой. По-моему, разумно.

— Для тридцать шестого года, — проворчал Вася.

— Между прочим, вы же помните, что Ag.68 был самым массовым германским самолетом — до весны тридцать восьмого, когда на вооружение Люфтваффе был принят Vf.109, — откликнулся Франсуа. — А это что-нибудь да значит.

— Это значит, что семь или сколько там гешвадеров летали на бипланах, — сказал младший лейтенант Вася.

— Часть этих самолетов направили в Испанию, — напомнил Франсуа. — Ночные истребители в Ла-Сенне. Кстати, в роли ночного истребителя «Арадо» летал и после начала Второй мировой — вдоль германо-французской границы. Так продолжалось всю зиму тридцать девятого — сорокового. И потом еще этот самолет можно было встретить в летной школе.

— Когда я вижу биплан, — проговорил Вася, — мне хочется сказать ему «спасибо» и проследовать далее, к какому-нибудь более современному самолету.

— А вот мне интересны бипланы, — упрямо сказал Франсуа. — Они красивые и стильные. В конце концов, я — «парень с этажерки», как вы меня называете.

© А. Мартьянов. 14.02. 2013.

## 69. Фурия в небесах



В офицерском клубе играла музыка.

Небольшой джаз исполнял мелодии из репертуара тридцатых — Амброз, Генри Холл, Джек Хилтон.

Вася и Ларош не без удивления наблюдали за тем, как на танцполе капитан Хирата ловко вертит в танце начальницу финотдела Зинаиду Афанасьевну.

Зиночка очевидно наслаждалась. Японец сохранял неподвижное, непроницаемое лицо, только взгляд его чуть теплел, когда Зиночка одаряла его сияющей улыбкой.

Наконец фокстрот закончился. Хирата проводил Зинаиду Афанасьевну за столик и вернулся на свое место — к Васе и Ларошу.

— Вы, однако, полны сюрпризов, капитан, — обратился к нему Вася. — Когда это вы научились так хорошо танцевать?

Хирата ответил, бесстрастный, как индеец:

— Адмирал Ямамото всегда утверждал, что мы недостаточно хорошо изучили нашего противника — американцев. «Вам, — говорил он, — предстоит сражаться с мужчинами, которые, желая завладеть женщиной, поначалу ухаживают за ней, стараются ей понравиться, дарят цветы, приглашают танцевать».

— А что, в Японии так не делают? — удивился Вася. — Мне казалось, это международный обычай: понравилась девушка — постарайся, чтобы и ты пришелся ей по сердцу.

— У нас другая концепция, — уклончиво ответил Хирата. — Во всяком случае, так было при жизни Ямамото. В общем, он предполагал, что усваивая европейские и американские обычаи мы фактически изучаем потенциального противника.

— Какие вы коварные, — вздохнул Ларош и налил еще коньяка. — Будете пить?

— Разумеется, — с достоинством подтвердил Хирата и придвинул Ларошу свой опустевший стакан.

— А вот скажите, капитан, — снова заговорил товарищ младший лейтенант, — вашему сердцу должны ведь быть близки палубные истребители?

— Несомненно, — подтвердил капитан Хирата.

— А реактивные? — коварно продолжал расспросы Вася.

— В каком смысле? — насторожился Хирата.



— В рамках изучения американских традиций, — Вася прищурился. — Я к тому, что фокстрот — это половина дела, так сказать. Мы тут обсуждали, насколько реактивный палубный истребитель вообще имеет смысл.

— Вы говорили о конкретной машине? — вежливо уточнил Хирата.

— Товарищ младший лейтенант старается сделать беседу по возможности легкой, — вступил Ларош. — Но, в силу своей брутальности, все только усложнил. Пока вы с Зинаидой Афанасьевной показывали хореографические чудеса, мы обсуждали плюсы и минусы реактивного палубного истребителя FJ-1 — Fury.

— Кстати, очень в японском стиле названо — «Фурия», — прибавил Вася.

Капитан Хирата чуть приподнял брови в знак удивления.

Вася пояснил:

— У вас же любят пафосные, угрожающие названия — «Буря», «Тайфун»...

— Все эти названия так или иначе связаны с воздухом, — ответил Хирата. — А что такое — «фурия»?

— Это такая богиня мщения в какой-то там древней мифологии, — сказал Вася. — По моему. Обычно так называют разъяренных женщин.

— О, — вежливо удивился Хирата.

Франсуа Ларош засмеялся:

— Лично я считаю, что американцы построили эту машину исключительно из зависти.

— Да при чем тут зависть? — возмутился Вася. — Шла война. Немцы сделали реактивные самолеты, которые определенно превосходили поршневые самолеты союзников. Но Германия быстро двигалась к своему закономерному краху, поэтому наделать нужное количество «Мессеров» немцы уже не могли. И отправили на подводной лодке документацию своему союзнику — Японии.

— Да, — подтвердил Хирата. — В декабре сорок четвертого, по получении чертежей, в Японии начали работу над собственными реактивными боевыми самолетами. К осени сорок пятого «Накадзима» собиралась, например, построить целых девяносто четыре истребителя...

— И вот тут вступает в действие англо-американская разведка! — провозгласил Вася с таким загадочным видом, словно стал на время инкарнацией Джеймса Бонда. — Командование американской палубной авиации узнало о планах японцев. И тут же потребовало такую же машинку для себя.

— Не увлекайся, Василий, и поменьше драматизма! — попросил Франсуа Ларош. После очередной порции коньяка они незаметно и очень естественно перешли на «ты». — Ну, да, американцы занялись этой проблемой вплотную. Тут главное было — как эксплуатировать новую технику на палубах авианосцев.

— Это был принципиально новый виток эволюции! — высказался Вася.

Капитан Хирата старательно не выдавал своего удивления. Но его глаза все-таки предательски блеснули. Франсуа Ларош понял, что японец сдерживал смех.

Вася взмахнул рукой:

— Представьте себе только! Новые самолеты! Чинить их надо? Надо. Стало быть, на корабле нужно держать запас турбореактивных двигателей. Требуются в больших количествах механики. Техника новая — осмотры следует проводить чаще. Расход топлива высокий. Значит, придется брать с собой много топлива. Следовательно, авианосец сможет находиться в автономном плавании гораздо меньше времени.

— Американцы, насколько я помню, пытались решать проблему постепенно, — заметил Франсуа. — Держали смешанные авиагруппы — поршневые самолеты наряду с реактивными.

— Ага, рубить собаке хвост по частям из соображений гуманизма, — вставил Вася.



— Ты пугаешь капитана Хирату своими неуместными замечаниями, — прошипел Франсуа.

— Капитана Хирату не запугать! — вскричал Вася. — Или я ничего не понимаю в японских офицерах!

— Товарищ младший лейтенант прав, — подтвердил Хирата. — Меня трудно запугать собакой, у которой обрубил хвост. Тем более, что насчет реактивных самолетов рассуждение верное: проблемы появились, и они были принципиально нового характера.

Вот, например: реактивные самолеты разгонялись медленнее, чем поршневые. Соответственно, увеличивался риск при выполнении взлета и посадки.

— Если я не ошибаюсь, — заговорил Франсуа Ларош, — американцы решили использовать на этапе взлета катапульту. Но при посадке вся ответственность ложилась на сигнальщиков и группу руководства полетами. Именно им предстояло быстро и точно оценить ситуацию. Если что — отправить летчика на второй круг.

Вася кивнул:

— Ага. И вот представим себе: летчик заходит на посадку, не снижая тяги двигателя. А механик привык к поршневому самолету. В частности, что со стороны хвостовой части машины ему ничто не угрожает. А теперь механик может быть запросто травмирован реактивной струей. Или вообще выброшен за борт.

— С этой опасностью последовательно боролись, — заметил капитан Хирата. — Пытались отклонять струю вверх. Обычно — за счет специальных дефлекторов на сопле или подъема хвостовой части самолета при частичном складывании носовой стойки шасси. Но вообще высокая скорость полета заключала в себе много проблем. Например, система аварийного покидания самолета. Большие воздухозаборники привели к тому, что в случае вынужденной посадки на воду самолет превращался в топор — то есть шел ко дну, причем с такой скоростью, что летчик не успевал даже ремень отстегнуть. Американцы — не японцы, они куда более трепетно относятся к человеческой жизни. Если воин погибает — его следует спасать. Отсюда — потребовалось больше самолетов поисково-спасательной службы.

— Я же говорю — полная революция! — подытожил Вася.

— Ты говорил — полная эволюция, — напомнил Франсуа Ларош.

К разговаривающим подседа Зиночка.

— Вы тут такие веселые, оживленные! — сказала она. — О чем спор?

— О самолетах, Зинаида Афанасьевна, — ответил Вася. — Коньяк будете?

— Буду. Вы всегда говорите о самолетах?

— Первым делом самолеты, — ответил Вася. — Это не обсуждается. Но вы, Зинаида Афанасьевна, конечно же, еще पहले самолетов. И это тоже не обсуждается.

Зиночка засмеялась и шутя погрозила ему пальцем.

— Американцы готовили вторжение в Японию в мае сорок шестого, — задумчиво произнес Хирата. — Руководство американского флота предложило поработать над палубным истребителем с турбореактивным двигателем сразу трем самолетостроительным фирмам. Устроило якобы конкурс между ними. Хотя на самом деле приняло на вооружение все три модели. Но конструкторы этого не знали. «Норт Америкэн» хотели быстренько переделать свой поршневой «Мустанг» Р-51D под реактивный истребитель. И живо столкнулись с тем, что нельзя просто так взять и заменить двигатель. У турбореактивного двигателя оказался великоват диаметр... В общем, они полностью перепроектировали фюзеляж, получилась летающая бочка. Поток

горячих газов портил палубу, поэтому для самолета взяли трехопорную систему шасси с носовым колесом. Переделали крыло. Шасси, кстати, вынесли на крыло, пулеметы засунули в носовую часть фюзеляжа.



— Вообще-то довольно функционально, — сказал Ларош. — Когда они там начали на нем летать? С макета начали?

— Это был деревянный полноразмерный макет, который построили на калифорнийском заводе фирмы «Норт Америкэн», — отозвался младший лейтенант. — Самолетик показали макетной комиссии в мае сорок пятого, и ВМС заказали три опытных образца и сто серийных машин. Тогда и появилось название «Фурия», — Вася повернулся к Зинаиде Афанасьевне: — Вы не скучаете?

— Ах, нет, — ответила Зиночка. Она подперла подбородок кулачком и положила в рот мармеладку. — Очень увлекательно, правда.

— И вот, 11 сентября 1946 года, — голосом сказителя продолжал Вася, — летчик-испытатель фирмы «Норт Америкэн» Уоллес Лиен поднял самолет в воздух. Знаменательная дата в судьбе каждого самолета. В общем и целом, после испытаний, самолет... Зинаида Афанасьевна, вы уверены, что вам интересно?

— Да вы рассказывайте, а я потом скажу, интересно было или не очень, — ответила она и взяла вторую мармеладку.

— FJ-1 Fury отличалась одной странной особенностью, — вмешался Франсуа. — Этот самолет довольно часто бился. 20 ноября 1947 года самолет не вышел из пикирования, и пилот погиб. 25 июня 1948 года самолет загорелся в воздухе, пилот погиб. Еще через год у самолета на пробеге сложились шасси. С сорок седьмого по пятьдесят второй погибло четыре летчика, было потеряно семнадцать самолетов. И при этом претензий к истребителю у самих пилотов не возникало.

— Потому что у них возникла любовь к этой машине? — осведомилась Зиночка.

— Просто пилоты понимали, что летают на принципиально новой технике, которую еще толком не освоили, — объяснил капитан Хирата. — Это логично. Преимущественно все аварии объяснялись слабой подготовленностью летного состава к полетам на реактивных машинах.

— А кто был вооружен этими «Фэри»? — спросила Зиночка.

— Первой их получила эскадрилья, стоявшая на базе в Сан-Диего, Калифорния, — ответил Вася.

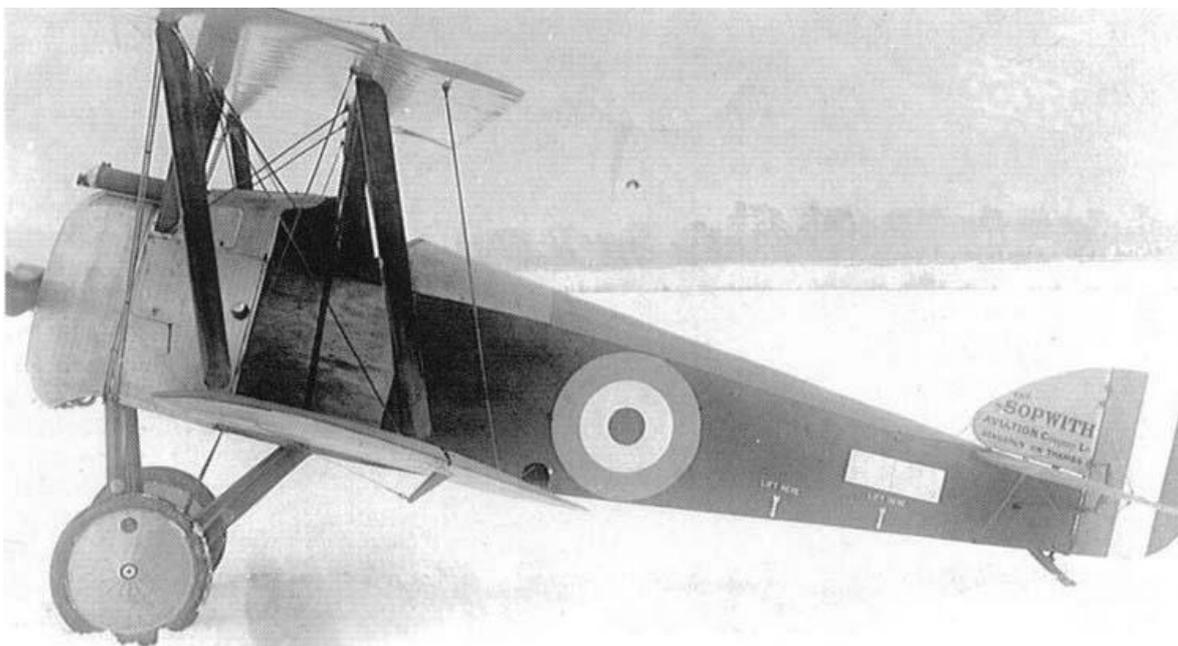
— А с кем они воевали? — удивилась Зиночка.

— Сами с собой, — вырвалось у Васи. — Осваивали технику. По преимуществу. В сорок девятом F4U вывели в авиацию резерва ВМС. Их использовали как тренировочные самолеты в учебных эскадрильях. Кстати, на них же тренировали технический состав. А вообще их построили довольно мало — всего тридцать три экземпляра. Война-то закончилась.

— Ну что я вам скажу, друзья мои, — заключила Зиночка, — это было очень интересно. А теперь я хочу танцевать. Капитан Хирата, какие у вас планы на ближайшие десять минут?

© А. Мартьянов. 14.02. 2013.

## 70. «Сопвич». Просто «Сопвич»



Заметив фройляйн Брунгильду, товарищ младший лейтенант Вася приветливо помахал ей рукой и чуть нахмурился, когда рядом с боевой подругой заметил Франсуа Лароша.

Ларош, как и фройляйн Шнапс, определенно питали склонность к «этажеркам» времен Первой мировой. Не то чтобы Вася не ценил эти смешные самолетики... Но, скажем так, бурного энтузиазма своих товарищей по сему поводу не разделял.

— Бонжур, камрад! — приветствовал его Ларош. — Как всегда, на нашем сервере летная погода. Что не может не радовать.

— Бонжур! — ответил товарищ младший лейтенант и повернулся к фройляйн Шнапс: — А также гутен таг.

Брунгильда кивнула в ответ и продолжила уже начатый разговор:

— ...И для России эта английская машина имела особенное значение, поскольку «Сопвичей» к концу Первой мировой Россия имела изрядное количество. Не говоря уже о тех «Сопвичах», которые производила сама.

— Вы имеете в виду аэропланы заводов Лебедева? — вступил Вася. — Лебедев, насколько я помню, просто копировал чужие образцы. Даже не стараясь что-то изменить. «Лебедь-VII» — «Сопвич», «Лебедь-XII» — «Альбатрос».

— Копирование имело смысл, — возразила Брунгильда. — Времени на эксперименты нет, а образцы, хорошо себя зарекомендовавшие, — под рукой. Лебедев же не приписывал себе авторство.

— Ага, просто называл чужие самолеты своим именем, — съязвил Вася.

— Чем вас так раздражает Владимир Лебедев? — осведомился Франсуа. — Насколько я помню, он получил орден Почетного Легиона за заслуги перед Францией.



— Помилуйте, мсье Ларош, как меня может не устраивать господин Лебедев! — Вася развел руками. — Просто он бросил свою авиацию, чтобы заняться политикой всех этих странных маленьких правительств — Деникина, каких-то казаков. Все это выглядит несколько смехотворно. Ну а потом, конечно же, пришлось быстро уезжать из Советской России.

— Давайте вернемся к самолету, — ревниво перебила Брунгильда.

— О каком вы, собственно, самолете говорили? — поинтересовался Вася.

— О том, который в России назывался просто «Сопвич», — ответила фройляйн Шнапс. — Его настоящее наименование — «Сопвич полуторастоечник» — «уан халф страттер».

Английский в устах фройляйн Шнапс звучал просто ужасно. К счастью Уилберфорс Гастингс отсутствовал, и ухо англичанина от этих звуков не пострадало.

— Ну, и что в нем такого? — нетерпеливо осведомился Вася.

— Какой вы, товарищ младший лейтенант, непоэтичный! — возмутилась Брунгильда. — Это же самолет! Истребитель! Многоцелевой! Массовый!

— А какое отношение он имеет к «Таблоиду»? — продолжал Вася.

— Британский авиаконструктор Томас Сопвич, — заговорил Франсуа Ларош, — построил «Таблоид» перед самой войной, в тринадцатом году. Это был спортивный бипланчик, очень симпатичный. Двухместный. Брал призы в воздушных гонках. Когда началась война, его попытались приспособить для целей разведки. Но аппарат был все-таки спортивным. То есть для массовой эксплуатации годился плохо, например, был сложноват в пилотировании. Зато очень быстрым. С другой стороны, посадочная скорость у него была слишком высокая, полевые аэродромы ему тесны. Пилот и пассажир располагались на сиденье рядом. Опять же, для спорта или обучения это удобно, а вот военный наблюдатель получал очень ограниченный обзор.

— То есть, пришлось самолет переделывать, — сказал Вася.

— Ну так война же!.. — Франсуа развел руками. — Тут есть одна забавная тонкость. В первые полтора года войны определились требования к фронтовому самолету. Нужен был разведчик, корректировщик артиллерийского огня и по совместительству легкий бомбардировщик. Что самое главное для разведчика? Хороший обзор! Поэтому летчик-наблюдатель сидел спереди, а пилот — сзади.

— Гм, — молвил Вася. — Это же опасно.

— Именно, — кивнула Брунгильда. — Летом пятнадцатого года в небе появились самолеты-истребители, и разведчики начали погибать. Пулеметная турель в передней кабине имела узкие углы обстрела, а летчик был занят пилотированием и стрелять ему было некогда. И пришлось поменять пилота и наблюдателя местами — ради безопасности.

— Ну да, — протянул Вася. — А при чем тут ваш «полуторастоечник»?

— Да при том, что «Сопвич», спроектированный осенью пятнадцатого года Томасом Сопвичем, стал первым аэропланом антигерманской коалиции, где применялась такая схема, — объяснила фройляйн Шнапс.



— Новаторский самолет, значит, — многозначительно протянул Вася. — А внешне так и не скажешь. Типичный деревянный биплан, обшитый полотном.

— Там были алюминиевые листы на передней части фюзеляжа, — поправил Франсуа. — И съемный капот мотора тоже алюминиевый. А так да, цельнодеревянный. И ничего, между прочим, летал.

— Да я же не спорю! — Вася махнул рукой. — Факты — упрямая вещь. Летал, конечно.

Франсуа вдруг засмеялся:

— А связь между летнабом и пилотом устанавливалась очень забавная. Дело в том, что их кабины были разнесены по фюзеляжу на полтора метра и разделены топливным баком. Это уменьшало влияние расхода горючего на центровку самолета. Зато разговаривать между собой члены экипажа уже не могли, поэтому они привязывались веревочкой и передавали сигналы, дергая рукой. Вроде как: один раз — снижаться, два раза — набирать высоту — и так далее.

— Ужас, — сказал Вася искренне. — Иногда реагировать нужно мгновенно, а тут сидишь и подсчитываешь: сколько раз летнаб дернул тебя за веревочку.

— Переговорных устройств же не было, — пожал плечами Франсуа. — Ну а теперь — характерная особенность нашего биплана, из-за которой он и получил свое название. У него была весьма своеобразная схема бипланной коробки: верхнее крыло крепилось к фюзеляжу с помощью центрального кабана и четырех дополнительных диагональных подкосов — «полустоек». Они соединяли верхние лонжероны фюзеляжа с лонжеронами крыла. Конструкция, если смотреть спереди, напоминала букву W.

— Ясно, — сказал Вася.

— Да, и еще одно, — прибавила Брунгильда. — «Сопвич» был первым среди союзников, кто получил синхронный пулемет. Понятно, что первым стал истребитель Фоккера...

Франсуа и Вася переглянулись. Антон Фоккер был любимым героем Брунгильды Шнапс, она могла рассуждать о его гениальности бесконечно. Следовало скорее увести ее от этой темы.

— И когда этот с головы до ног новаторский «Сопвич» полетел? — быстро спросил Вася.



— 16 декабря 1915 года, — ответила Брунгильда. — Знаю, звучит неправдоподобно: погода в Англии в такое время года просто ужасна. Это у нас всегда летная погода. А там... И все же в конце января шестнадцатого года испытания завершились. Конструкция самолета была признана превосходной, никаких изменений вносить не пришлось, и Адмиралтейство тут же купило аэроплан у фирмы «Сопвич».

— «Сопвичей» в британской армии было много, — подхватил Франсуа. — Применялись они как истребители сопровождения. Например, в начале лета шестнадцатого года «Сопвичи» сопровождали бомбардировщики во Фландрии... Имелись «Сопвичи» — одноместные бомбардировщики: вместо задней кабины, где обычно сидел летнаб, появился бомбовый отсек. Но такие машины не летали сами по себе, их всегда прикрывали истребители. Потому что защищаться сами они, в сущности, не могли.

— Логично, — сказал Вася.

— Кстати, добрую память оставили «Сопвичи» и у французов, — продолжал Франсуа. — У нас не хватало истребителей сопровождения, и англичане на «Сопвичах» участвовали в наших рейдах. Ну вот самый яркий пример: 12 октября 1916 года, дневной бомбовый налет наших бомбардировщиков «Фарман» и «Бреге» на оружейные заводы фирмы «Маузер» в Оберндорфе. Героический эпизод. Двадцать «Сопвичей» летели вместе с французскими бомбардировщиками. Эскадра проделала двести тридцать километров над вражеской территорией. Зенитный огонь, атаки перехватчиков... При виде тучи вражеских самолетов немцы в панике подняли все, что имело крылья и могло держаться в воздухе, даже свои бомбардировщики. Погибли шесть французских самолетов и три английских. Но завод разбомбили.

— Отрадно слышать, — подытожил Вася. — Однако, как мы все знаем, аэропланы устаревали буквально на глазах. То, что выглядело новаторским в начале шестнадцатого, через год уже не выдерживало конкуренции.

— Вообще-то «Сопвичи» воевали в передовых частях британской авиации на Западном фронте до конца лета семнадцатого, — заметила Брунгильда. — Более того, осенью шестнадцатого года французский главнокомандующий маршал Нивель попросил у Адмиралтейства лицензию на производство «Сопвичей». Англичане передали союзникам

более семидесяти аэропланов и чертежи. Французы взялись за дело с размахом, — она подтолкнула локтем Лароша, — и за семнадцатый год построили четыре с половиной тысячи «полоторастоечников».

— А в Англии их сколько было? — спросил Вася.

— Думаю, приблизительно тысяча, — отозвалась Брунгильда. — Я хочу сказать, в Европе было много, много самолетов «Сопвич». Слишком много. Вы, товарищ младший лейтенант, совершенно верно отметили: самолет быстро устарел. Много устаревших самолетов. Куда их девать?

Вася помрачнел:

— Я понял, на что вы намекаете.

— Во Франции эта ситуация получила название «сопвичевый кризис», — сообщил Франсуа. — Аэропланы срочно раскидали по летным школам, передали американцам, бельгийцам, грекам, даже японцам, но больше всего их поглотила Россия.

— Гм, — произнес Вася. — Теперь припоминаю. Договор о поставке в Россию «полоторастоечников», которые у нас именовались просто «Сопвич», без всяких прибавлений, был подписан летом шестнадцатого года. В Москве организовали специальную авиашколу для обучения наших пилотов и механиков работе с этой «аглицкой» техникой. В ноябре прибыли английские авиаторы во главе с майором Валентайном, человек десять: пилоты, летнабы, специалисты по двигателям, вооружению...

— Будем еще учитывать, — заметил Франсуа, — что поставки самолетов были довольно опасным делом. Германские подводные лодки топили корабли. Например, партия «Сопвичей» пошла ко дну вместе с пароходом «Буревестник» — напрасно в Мурманске ждали его прибытия... А потом в России началась революция. В результате гора вооружения — в том числе и самолетов — застряли в портах: Мурманске и Архангельске.

— Авиашкола в Москве рассыпалась, — кивнул Вася. — Летчики так и не дождались своих английских машин. Англичане-инструкторы убедились в том, что их присутствие абсолютно бесполезно, и также отбыли на фронт. Кстати, майор Валентайн за боевые заслуги получил Георгия 4-й степени из рук самого генерала Корнилова.



— Так они в России воевали? — спросила Брунгильда.

— А вы не знали? — прищурился Вася.

— Я знаю многое, но не все, — с достоинством парировала фройляйн Шнапс. — Российские события слишком сложны и многогранны. Иногда не успеваешь отследить их до конца.

— Ну, это было давно, — утешил ее Вася. — Революция разрасталась, и англичане в конце концов довольно поспешно покинули удивительную страну. Один только майор Валентайн остался. Но не по доброй воле: беднягу хватил инфаркт, а было ему всего тридцать четыре.

— Сколько, в конце концов, «Сопвичей» оказалось в России? — спросил Франсуа. — Есть точные данные?

Брунгильда задумалась.

— А вы, Вася, что скажете? — обратилась она наконец к младшему лейтенанту.

— Гм... Да неизвестно! — признался Вася. — Двести, может быть... Да на заводе «Дукс» что-то построили, машин сто... Советская власть вывезла аэропланы из Архангельска в марте восемнадцатого года. Так что интервенты-англичане, захватив Архангельск 1 августа 1918 года, нашли там восемнадцать неисправных «Сопвичей» и два стареньких «Ньюпора». Вывезенные самолеты получил Красный воздушный флот. До осени восемнадцатого «полуторастоечники» — наряду с «Фарманами» и «Ньюпорами» — были самыми распространенными машинами советской авиации. Краслеты звали их «сопвитами», «сопфитами», «сопуитами»...

— Можно еще отметить группу «славянобританцев», — напомнил Франсуа. — «Славяно-британский авиакорпус» был создан из русских пилотов на английской службе для борьбы с большевизмом. Они летали на «Сопвичах» на севере. Против них воевали, тоже на «Сопвичах», краслеты... Вообще красные теряли самолеты не столько в боях, сколько в авариях. И не потому, что были плохими летчиками. Хуже всего обстояло дело с горючим: в баки заливали спирт или «казанскую смесь» — адский состав: газолин, керосин и эфир. Моторы глохли в полете, взрывались...

— Кстати, «Сопвич» с пилотом Коваленко летал в чапаевской дивизии, — сказал Вася. — Потом Коваленко погиб, а его самолет захватили белогвардейцы, и потом этот «Сопвич» уже летал у Колчака. «Сопвичи» иссякли только к весне двадцать первого года.

— Ну и как? — спросила Брунгильда. — Хороший это был самолетик, а? Жаль, что больше не летает?

— Надо будет — залетает! — сказал Вася убежденно. — Свое дело он сделал, как мог.

Брунгильда засмеялась:

— Я всегда знала, что деревянный биплан в конце концов захватит ваше сердце, товарищ младший лейтенант!

## 71. «Сабля» без хвоста



Ганс Шмульке огляделся по сторонам и присвистнул:

— Эй, есть кто-нибудь?

— Есть, — раздался голос, и перед Гансом предстал «во всей красе» Билл Хопкинс.

Штаб-сержант по обыкновению заменял механиков. Хобби у человека такое, лично знакомиться с эксплуатируемой техникой. Его комбинезон был весь заляпан машинным маслом, на щеке красовалось темное пятно.

— Привет, танкист, — кивнул Хопкинс. — Пришел проведать Васю? Товарищ младший лейтенант еще в небесах.

— Да я так просто заехал — глянуть, как вы живете, — объяснил Шмульке.

— У нас тут реактивная тема всю идет, — объяснил Хопкинс. — Правильнее было бы сказать — «летает», но она не столько летает, сколько падает.

— А сам ты как насчет реактивных самолетов? — спросил Шмульке.

— Мне любопытно, как они устроены, — сказал Билл. — Сама идея прогресса меня восхищает. Начинали войну с бипланами, с небесными тихоходами, а заканчивали уже с реактивными. Все-таки прогресс — поразительная штука.

— Не поспоришь, — согласился Шмульке. Он беспокойно оглядывался по сторонам.

— Горыныча, что ли, высматриваешь? — засмеялся Билл.

Шмульке неопределенно пожал плечами:

— Шутки у вашего змея бывают... неожиданные.

— Да ладно тебе, Горыныч прекрасен, — махнул рукой Билл.

— Ага, прекрасен, когда... — Шмульке заметил планирующего к ним дракона и быстро закончил фразу: — ...когда летит в небе, широко раскинув крылья.

— И извергая пламя, — завершил Горыныч, плавно приземляясь возле собеседников. — Здравствуй, рожденный ползать.

— Между прочим, мы ползаем довольно быстро, — обиделся Ганс. — И пламя извергаем не хуже некоторых.



— До реактивных скоростей бронетехнике все равно далеко, — заявил Горыныч. — Уфф. Едва оторвался. Быстрая штука — этот бесхвостый F7U Cutlass. Одно утешение для древнего змея — она все-таки ненадежная.

— Просто самолетик опережал свое время, — возразил Хопкинс.

— Видал? — Горыныч обратился к Гансу Шмульке, показывая на штаб-сержанта. — Он у нас поборник прогресса.

— Никогда этого не скрывал, — с достоинством отозвался американец. — И мне нравится Cutlass.

— Да эту штуку дольше испытывали, чем эксплуатировали, — заметил дракон. — О чем это говорит?

— О том, что она опережала свое время, — упрямо повторил штаб-сержант. — Это был очень интересный палубный самолет.

— Погоди-ка, — вмешался Шмульке, — имелся какой-то немецкий самолет, который американцы после войны прибрали и потом всю использовали заимствованные оттуда находки...

— Что вспомнил!.. — хмыкнул Билл Хопкинс. — Да, существует версия, что в основу Cutlass были положены разработки фирмы Agado. Мол, после окончания Второй Мировой американцы эксплуатировали идеи немецкого гения.

— А это так? — настаивал Шмульке.

— Я тебе вот что скажу: это может быть и так, а может, и нет. Известно ведь, что прогрессивные идеи приходят в голову не одному человеку на земле, а сразу нескольким, и зачастую одновременно. В любом случае, строила этот самолет американская фирма «Чанс Воут».

— Видишь ли, мой мальчик, — вступил дракон, — ВМС США захотели иметь дневной палубный истребитель, который летал бы со скоростью под тысячу километров в час на высоте более двенадцати тысяч метров. Фирма «Чанс Воут» уже отличилась: во время войны именно она сделала лучший палубный истребитель для военно-морского флота своей страны — «Корсар». Выходил, кстати, до середины пятидесятых. Так что главный конструктор Рекс Бейсел решил продолжить славную традицию и сделать истребитель с околосвуковой скоростью полета.

— Кстати, на фирме «Чанс Воут» подстраховались — у них было заготовлено целых четыре проекта, — добавил Хопкинс. — Два с нормальной схемой, два — бесхвостые. И еще, так сказать, подвиды: двухдвигательный и трехдвигательный варианты. Ты, конечно, понимаешь, что истребитель с тремя двигателями — это вообще беспрецедентно.

— Видимо, очень хотели выиграть конкурс, — предположил Ганс Шмульке.

— Именно так, мой дорогой танкист, — вздохнул дракон. — После долгих раздумий предпочтение отдали бесхвостке с двумя двигателями. 27 июня 1947 года фирма «Воут Чанс» получила долгожданный контракт на постройку двух опытных образцов.

— Растолкуй-ка ты мне — что значит «бесхвостка»? — попросил Шмульке.

— Точнее, полубесхвостка, — вставил дракон.

— Не пугай товарища, — остановил Горыныча американец. — У самолетов бесхвостой схемы отсутствуют рули высоты на хвостовом оперении и элероны на крыльях. Вместо них на задней кромке крыла находится нечто среднее — элевоны. Они отвечают и за крен, и за тангаж.



— И какие это дает преимущества? — удивился Шмульке.

— Меньший вес планера — раз, — начал загибать пальцы Хопкинс. — Меньшее сопротивление. С другой стороны, отсутствие нормальных рулей высоты приводит к ухудшению тангажных характеристик... Потом с этой проблемой справились, но именно что потом. Сама бесхвостая схема успешно применялась впоследствии. В том числе — на пассажирских лайнерах, вроде Ту-144 и «Конкорд». Слыхал?

— Понятно, — сказал Шмульке. — Теперь еще одно: что означает название Cutlass?

— «Чанс Воут» продолжила «пиратскую традицию» в названии своих самолетов, — сказал Хопкинс. — После «Корсара» — «Катлесс», то есть обоюдоострая абордажная сабля.

— По-моему, очень мило, — заметил Ганс Шмульке и покосился на Горыныча.

Горыныч оценил шутку:

— «Мило»!.. Эта штуковина не была милой ни для кого: ни для гипотетического противника (с которым она не встретилась), ни тем более для собственных пилотов. Она угробила испытателей и прочих бедолаг, оказавшихся на ее пути, больше, чем при боевых действиях.

— Не преувеличивай, Горыныч, — остановил дракона Билл Хопкинс.

— Это называется гипербола, — с гордостью возразил дракон.

— Как бы это ни называлось, — упрямо стоял на своем американец, — «абордажная сабля» была смелым экспериментом... Прототипы самолета, всего два, построили на старом опытном заводе в городе Статфорд, штат Коннектикут, и летом сорок восьмого на барже перевезли в Летно-испытательный центр ВМС. 29 сентября летчик-испытатель фирмы Роберт Бейкер поднял машину в воздух.

— Начало триумфа, вопреки скептикам? — предположил Ганс Шмульке.

— Начало серии бедствий, — заявил дракон.

— Начало трудной, интересной, небезопасной, но очень перспективной работы, — возразил Билл Хопкинс.

— Тебе волю дай, ты бы пять лет разбирал и собирал этот летающий гроб, — фыркнул Горыныч.



— Собственно, этим я и занимаюсь, — засмеялся американец. — И с огромным удовольствием.

— Что, правда пять лет доводили машину до ума? — переспросил Ганс Шмульке.

— Пойми, танкист, — проговорил штаб-сержант проникновенным тоном, — пятидесятые стали для авиации революционными годами.

— Как и десятые, двадцатые, тридцатые и сороковые, — напомнил Шмульке. — Вечно все валят на революционность.

— Никто ничего не валит, — возмутился Хопкинс. — Просто... это были действительно революционные годы. Любой летательный аппарат мгновенно устаревал. Еще быстрее, чем в сороковые. А у «Катлесс» действительно имелись... гм... скажем так, врожденные пороки. Из построенных четырнадцати машин пять разбилось при испытаниях, погибли два летчика-испытателя.

— А какие пороки? — спросил Шмульке.

— Сама по себе схема создавала проблемы, — ответил штаб-сержант. — Большой угол атаки при заходе на посадку — это свойственно всем бесхвосткам. Плюс из механизации крыла «Катлесс» имел только предкрылки. Летчик в самый критический момент подхода к кромке полетной палубы видел только верхнюю часть надстроек авианосца. Еще одна неприятность: после катапультного запуска с авианосца самолет «проседал».

— С этими проблемами они так и сражались все пять лет? — уточнил танкист.

— В общем, да, — кивнул американец. — Не успели ввести в серию вторую модификацию, как появился более мощный двигатель «Вестингхаус» — вес самолета вырос на четыре с половиной тонны, длина и размах крыльев увеличились, потребовалось больше горючего. И не забывай о прогрессе оружия.

— Советы называют это «гонкой вооружений», — напомнил дракон.

Билл Хопкинс, не слушая, продолжал:

— Дополнительные топливные баки, бомбы и неуправляемые ракеты — все это крепилось к специальным пилонам. Раздвижная носовая стойка шасси достигла

максимальной длины. Стартовый угол атаки довели до двадцати градусов. И в пятьдесят втором начали выпускать эту третью модификацию «Катлесс» уже серийно.

— Будь осторожен, сейчас Билл начнет говорить о моторе, — предупредил Горыныч.

— А что, — пожал плечами американец. — Мотор — это сердце любой машины. Собственно с двигателя все и начинается.

— И как показал себя «Вестингхаус»? — спросил Шмульке.

— А точнее — «Вестингхаус» J46-WE-8A, — подхватил штаб-сержант. — Да плохо показал!.. Я уж тут его разбирал, смотрел, думал... Двигатель, скажем так, не успевал за самолетом! Машина постоянно модернизировалась и становилась все тяжелее, а мощности двигателя не хватало.

— По сему случаю «Катлесс» сравнивали с тостером, — прибавил Горыныч и ухмыльнулся. — Не пытайся понять, танкист. Это чисто американская шутка. Американцы, в частности, убеждены, что без тостера жизнь не в радость. А фирма «Вестингхаус», кроме прочего, выпускала тостеры.



— И пилоты говорили, что тостеры «Вестингхаус» дают больше тепла, чем авиадвигатели «Вестингхаус», — хмыкнул Билл Хопкинс. — По-моему, очень остроумно.

Горыныч заговорщически подмигнул Гансу Шмульке:

— Видишь? Юмор — самая трудная часть в вопросе взаимопонимания между народами.

— Поэтому мы выбрали самый понятный способ общения — боевую технику, — подытожил Билл Хопкинс. — Летчики всегда поймут друг друга. Даже если принадлежат к противоборствующим сторонам. А уж тема двигателя способна объединить даже летчиков с танкистами.

— И с потребителями тостов, — сказал Ганс Шмульке.

— Вот видишь, Горыныч, — обернулся штаб-сержант к змею, — а ты говорил, что немцу американского менталитета не постичь.

— Привет, друзья! — К собеседникам подходил младший лейтенант Вася. — Перемываєте кости моему самолету?

— Ты летал на «Катлессе»? — Ганс Шмульке крепко пожал руку другу.

— Точно, — энергично кивнул Вася. — Третья модель. Причем «М» — missile, по-простому — ракетная модификация. Кроме стандартных четырех двадцатимиллиметровых пушек — еще четыре ракеты «воздух-воздух» «Спэрроу-1». Быстро летает, мощно бьет.

— Кстати, сколько лет этот самолет эксплуатировался? — спросил Шмульке.

— Три года, с пятьдесят четвертого по пятьдесят седьмой, — ответил Вася, не задумываясь. — В историю «Катлесс» вошел как машина катастрофически ненадежная. Более четверти выпущенных самолета этого типа разбилось в авариях. Погибли десятки летчиков. Да вот хотя бы такой факт: большинство устаревших боевых самолетов переводится в резерв. «Катлесс» просто убрали с глаз долой к чертовой матери.

— А ты-то как летал? — прищурился американец.

— Прилично, как и всегда, — заявил Вася.

— Мне всегда бывает обидно за самолет, опередивший свое время, — вздохнул Билл Хопкинс. — В конце концов, «Катлесс» был первым палубным истребителем, построенным по бесхвостой схеме, со стреловидным крылом, ракетным вооружением. Неблагодарное человечество забыло, например, что именно «Катлесс» был первым в мире самолетом, успешно осуществившим бомбометание на сверхзвуковой скорости.

— По-моему, Хопкинс, ты выступаешь в роли «адвоката дьявола», — сказал Змей Горыныч.

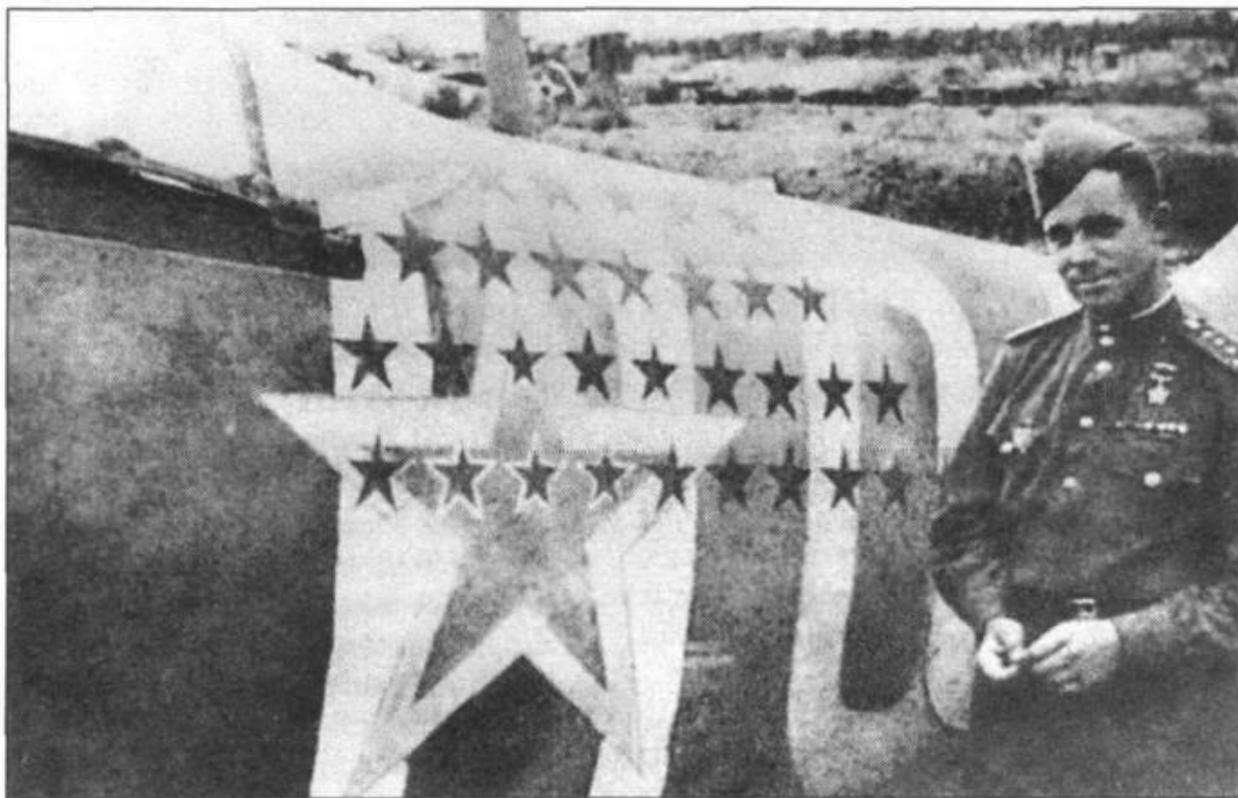
— Да хоть как назови, я за идею переживаю, — ответил штаб-сержант. — Идеи — новаторские, а знания, опыт — все из прошлой эпохи. Только подумай — околосветовые скорости! Тут ведь принципиально иной подход был нужен!

— А ты, Вася, что скажешь? — обернулся дракон к младшему лейтенанту.

— Я люблю быстро летать, — ответил товарищ младший лейтенант. — Что еще добавить?

© А. Мартьянов. 25.04. 2013.

## 72. «Вторая поющая»



Фильм закончился. Свет зажегся. Зинаида Афанасьевна крикнула:

— Товарищи, не расходитесь! Сейчас будет праздничный обед в честь Дня Победы, а потом — танцы.

Она чуть разругалась. Хорошенькая, с изящной фигуркой, Зиночка любила танцевать.

Товарищ младший лейтенант Вася приосанился:

— Так точно, товарищ начальник финансового отдела, не расходитесь!

— Какое хорошее кино! — произнес с чувством Франсуа Ларош. Глаза французского летчика были влажными. — До сих пор моим любимым старым советским фильмом было «Беспокойное хозяйство».

— Потому что там участвуют летчики эскадрильи «Нормандия», — засмеялся Вася. — И даже поют песню про Париж.

— Но этот — замечательный, — продолжал Франсуа. — «В бой идут одни «старики» — одно название чего стоит. Он такой трогательный.

— Потому что правдивый, — вмешался Билл Хопкинс. — Помните, как там герои фильма мечтают увидеть фильм «Джордж из Динки-джаза»? Это чистая правда.

— В этом фильме главная правда — что он почти весь взят из жизни, — сказал Вася.

— Что, и «Маэстро» существовал? — спросила Брунгильда Шнапс.

Вася засмеялся:



— Человек, который вдохновил режиссера, сценариста и исполнителя главной роли Леонида Быкова на создание фильма, послужил прототипом сразу двух персонажей: командира эскадрильи Титаренко по прозвищу «Маэстро» и самого младшего из летчиков, которого мы все знаем как Кузнечика.

— Ты о ком? — прищурился вахмистр Вольф.

— О совершенно реальном советском летчике Виталии Попкове, — ответил Вася. — Кстати, ничего удивительного: он ведь дважды Герой Советского Союза...

— Дважды Герой — два персонажа, — кивнул Уилберфорс Гастингс. — По крайней мере, в этом есть логика... Но что-то не пойму, как встретились летчик и артист? На концерте?

— Почти так. В шестидесятых годах авиационная часть Попкова дислоцировалась в Венгрии, — начал Вася. — На день авиации туда приехали артисты, и в их числе был Леонид Быков. Быков, надо сказать, с детства мечтал стать летчиком, но не сложилось — нашли больное сердце...

— Это обидно, — кивнул Гастингс. — Но, как мы видели, в кино он наверстал упущенное.

— Насколько возможно, — согласился Вася. — И вот, Быков с Попковым разговорились. И авиатор рассказал о своей второй эскадрилье, которую называли «поющей». А надо сказать, гвардейским истребительным авиаполком, куда он попал весной сорок второго, командовал Василий Сталин. Сын Ого-го Кого! Кстати, Василий нормально воевал, совершил двадцать шесть боевых вылетов...

— Нормально? — прищурился Гастингс. — Если вспомнить, сколько вылетов совершали боевые летчики, например, английские...

— Вы же понимаете, сэр, трудно быть младшим сыном такого человека, как Сталин, — ответил Вася. — Я вообще не понимаю, как он ухитрился продержаться так долго. Кстати, с Попковым они почти ровесники: Василий двадцать первого, а Попков — двадцать второго года рождения.

— Ладно, товарищи, давайте лучше о Попкове, — перебила Зинаида Афанасьевна.

— Женщины любят слушать про героев, — подмигнул Вася. — Виталий Попков — москвич, и в те годы было ему двадцать лет. Из училища выпустили его в звании сержанта. Удивлены? Это был тот самый год, когда нарком обороны Тимошенко приказал выпускать летчиков не лейтенантами, а сержантами.

— Немецкие летчики, кстати, выходили из училищ фельдфебелями, — вставил Вольф.

— Ага, — сказал Вася. — А теперь прикинь, как это происходило у нас. Является в полк такое чудо в солдатской шинели и с двумя треугольниками в петлицах. Практически как Грушницкий.

— Так Маэстро в фильме — капитан, — заметил Билл Хопкинс. — Как же сержант мог быть его прототипом?

— Не знал, что ты такой формалист, — хмыкнул Вася. — Вот слушайте, как было. Если это легенда, то даже не извиняюсь: красивая легенда! По дороге в часть у Попкова в поезде украли шинель, и на одной станции комендант пожалел больного, подарил ему свою старую шинель. Еще с Первой мировой. Во сукно тогда было, заметим в скобках! Приезжает двадцатилетний сержант в шинели времен «империалистической», до пят. И что он видит?

Ла-5ФН дважды Героя Советского Союза гв. к-на В.И. Попкова из 5-го ГИАП. Польша, лето 1944 г.



— Что? — спросил Франсуа.

— Самолеты! — засмеялся Билл Хопкинс. — Я угадал?

— Тоже мне «угадал», — засмеялся и Вася. — Конечно, он видит самолеты. Что еще могло быть на аэродроме? Побежал скорее к одному из них, забрался и впился в приборы жадными руками. Тут техник-старшина: «Вылезь из кабины!» Попков ему: «Да я летчик!» Старшина: «Какой ты, к черту, летчик?» Словом, не поверил. Тут приходит командир полка, смотрит — парень молодой, рвется в бой. Ладно, проверим. Позволил тренировочный полет. То есть — взлететь, сделать круг, посадить машину. Попков давай показывать высший пилотаж: пикировал, входил в штопор и тэ дэ. Наконец приземлился. Командир рассердился и назначил лихача дежурным по аэродрому, «пока не посинеет».

— Ага, — обрадовалась Зиночка, — вот и эпизод из фильма.

— Причем сходство еще более глубокое, — продолжал Вася с самым серьезным видом, — потому что Попков от скуки пристрастился ловить кузнечиков. За что и называли его Кузнечиком.

— А собачка тоже у него была? — спросила Зиночка.

Вася кивнул:

— Была, только размерчиком побольше. В фильме-то маленький песик, на ручках помещается, а реальное животное представляло собой дворнягу по имени Барбос. Пса этого пилоты нашли в разбитом немецком полицейском участке, очень голодного. Подкормили, Барбос и пошел с ними. Действительно умел выполнять солдатские строевые команды. При команде «вольно» вилял хвостом. Попков даже брал пса в полет, но командир запретил: «Ты, — говорит, — при случае можешь с парашютом выбраться, а собака погибнет».

— И что, пес так и дожил до конца войны? — поинтересовалась Зиночка.

— И после войны еще оставался с Попковым, долгожитель оказался, — ответил Вася. — И вот еще один момент сходства с персонажем из фильма — Кузнечиком. В марте сорок второго полк улетел на задание, на взлетном поле остались самолеты командира полка и политрука. И вдруг вечный дежурный по аэродрому — Попков-Кузнечик — видит: для атаки на аэродром заходят два «Юнкерса-87» и «Мессершмитт-109».

— Стоп, — остановил рассказчика Билл Хопкинс. — Что-то в таком роде я читал. Там говорится, что для атаки заходил «Дорнье-217».



— Мы находимся на почве легенды, — ответил Вася. — Легенда эта красива, иногда противоречива, но неизменна в своей сути. Молодой летчик оказался к самолетам ближе всех. Не раздумывая, без обмундирования и без парашюта, забрался в кабину, набросился на «Юнкерс» (по другой версии — на «Дорнье») и сбил его. Остальные немцы улетели. Причем командир полка в это время брился и выбежал на аэродром в одной майке.

Зиночка так и ахнула:

— И что, эта смешная фраза в фильме — «Вы, товарищ командир, своим нижним бельем распугали всех немцев» — она тоже из реальности?

— Попков в одном интервью утверждает, что да, — сказал Вася.

— Если это и выдуманно, то очень хорошо выдуманно! — вмешалась в разговор Брунгильда Шнапс. — Лично я потрясена судьбами тех летчиц, которые в финале фильма погибли. Они тоже реальны?

— Да, — Вася вздохнул. — Кстати, могу вас немного утешить: в реальной жизни одна из них, Надежда Попова, осталась жива и потом вышла замуж за Семена Харламова, тоже летчика и героя. Он стал одним из консультантов Быкова при создании кинокартины.

— Как же он позволил, чтобы героиня, для которой его жена послужила прототипом, погибла? — ахнула Брунгильда.

— Советские люди не были суеверны, — сказал Вася. — По крайней мере, многие из них. Он еще дразнил ее: «Гляди, второй раз похороню, если будешь себя плохо вести». Впрочем, ни в чем не уверен. Тут область даже не легенды, а мифа.

— Ужас, — Брунгильда покачала головой. — А другая девушка?

— По некоторым данным, погибла при бомбежке столовой, — сообщил Вася. — Именно поэтому одна осталась в живых, когда вторая была убита. Были бы обе в самолете — разбились бы, конечно, как и героини фильма.

— Погодите, — остановил беседу Франсуа Ларош, — мы выяснили, каким образом Виталий Попков стал прототипом Кузнечика. Но как он же сделался прототипом Маэстро?

— Очень просто, — ответил младший лейтенант Вася. — Получил комсомольское задание по партийной линии: организовать ансамбль художественной самодеятельности для поддержания в полку морального духа. Кстати, потом, в семидесятые, именно этот факт возмущал ответственных дяденек, которые полтора года не пускали фильм в прокат. Мол, что за цирк: у людей боевые товарищи погибают, а они песенки поют! Быков спрашивает: «Откуда вы, товарищ министр, знаете, что так не было? Вы на фронте находились?» — «Нет, — говорит ответственный дяденька, — на фронте я не был, но точно знаю, что такого быть не могло!»

— Во дает! — присвистнул Билл Хопкинс. — Ведь именно так было. Взять нашего Гленна Миллера...

— Да погоди ты с Гленном Миллером, — отмахнулся Вася. — Мы ведь говорим о Дважды Герое Советского Союза Виталии Попкове. В общем, решил он организовать ансамбль. А любил он, как ты правильно намекаешь, именно джаз. У него даже был свой кумир — Эд Родман. Так что он старался копировать его, играть на трубе и этой же трубой дирижировать.

— И что, собрал джаз прямо в полку? — засмеялась Зиночка.

— Именно. И пели они не народные и патриотические песни — это уж Быков придумал, — а фронтовые и одесские.

— Одесские? — удивилась Зиночка.



— Леонид Утесов со своим знаменитым джазом не раз навещал полк. Кстати, подарил им два самолета — оркестр на свои деньги построили. На одном из самолетов было написано «Веселые ребята». И заодно преподнес «царский дар» — целую коллекцию пластинок с одесскими песнями. Пластинки тогда были, прошу учесть, бьющиеся, — торжественно добавил Вася, — а летчики ухитрились пронести их через всю войну. Вот эти песенки и исполняли.

— Звучит почти как старая советская комедия о войне, — заметил Вольф. — Все летают, поют, никто не бьется. Ни люди, ни пластинки.

— Пластинки сохранились, а люди и самолеты бились, еще как! — ответил Вася. — Не будь как тот ответственный дяденька, который фильм запрещал. Попков два раза падал. Один раз его подбили на малой высоте, самолет загорелся, летчик едва успел дернуть кольцо парашюта. Парашют тоже обгорел... В общем, повезло — упал в болото, на голове — ожоги.

— А второй раз? — спросил Вольф.

— Второй раз — таранил самолет. Были тяжелые внутренние повреждения, дышал с трудом, сердце сбоило, но — продолжал летать. Удивительный был человек. Вот такой сюжет, друзья мои, — заключил Вася. — Одного реального человека хватило для того, чтобы дать жизнь сразу двум персонажам.

— Кстати, — заметил Билл Хопкинс, — я заметил, что в небе показывают один самолетик, а на земле — вроде как другой.

— Это потому, друг мой бдительный, — засмеялся Вася, — что снимали действительно другие самолеты. Озаботился, кстати, сам Покрышкин — очень уж ему понравился сценарий. И по его распоряжению Быкову выдали четыре истребителя «Як-18» и один

чехословацкий «2-326», который внешне похож на Vf.109. Все машины, как вы знаете, из начала шестидесятых.

— Вот так создаются легенды, — подытожил Франсуа.

— Легенды создаются из реальных дел и подвигов, — сказал Вася.

— Как хорошо, товарищи! — воскликнула Зинаида Афанасьевна и взяла Васю и Хопкинса под руки. — Сегодня День Победы, лучший день в году! И сколько бы лет ни прошло, 9 мая 1945 года останется самым светлым днем в истории. Я верю в это!

© А. Мартьянов. 08.05. 2013.

## 73. Что видит самолёт



Майор Штюльпнагель гневно взирал на Германа Вольфа.

Вахмистр вытянулся и придал взгляду оловянное выражение.

— Что вы тут за цирк устроили, вахмистр? — начал Штюльпнагель. — В честь чего столь странные полеты?

Вольф молчал. Когда «Карлсон» впадает в ярость, лучше ничего не возражать. Хотя на самом деле в своем полете Герман Вольф ничего странного не находил. Ну подумаешь, летал немножко низко, на бреющем... Как говорится, летать высоко легче, чем летать низко, — а кто из летчиков не любит вызовов своему мастерству?

— Возможно, вы вообразили, что это такой новый остроумный способ стрижки газонов? — продолжал Штюльпнагель.

Судя по тому, что в тоне майора появилась язвительность, скоро он выдохнется и придет в относительно спокойное расположение духа.

— Никак нет, герр майор! — отчеканил Вольф. — Для стрижки газонов существует садовник!

— Не знал, что на сервере WoWP появилась такая позиция, как садовник, — сообщил Штюльпнагель. — Вы едва не снесли крышу финансового управления. Зинаида Афанасьевна...

— Неужели пожаловалась? — изумился Вольф.

— Нет, естественно, такая храбрая и красивая фройляйн жаловаться не станет, — но она выбежала из помещения, и ее прическа была немного растрепана. Выводы можете делать сами.

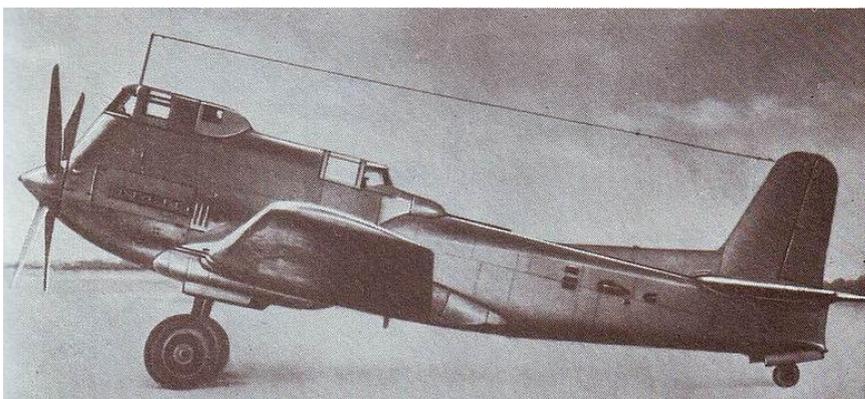
— Очевидно, мне предстоит летать на чем-нибудь допотопном до конца месяца, — предположил Вольф.

— Очевидно! — рывкнул напоследок Штюльпнагель и удалился.

Вольф перевел дыхание и вытер лоб.

— Что, досталось, болезный? — К вахмистру приблизился Змей Горыныч.

Вольф подскочил:



— Горыныч! Теперь ты!.. Что за сюрпризы!

— Нервишки шалют? — ухмыльнулся древний змей. — Как летать у прекрасных фройляйн над головой, задевая их за прическу, — так Герман Вольф в первых рядах, а как дать ответ за свои деяния — так сразу в кусты? На чем летал-то?

— На Ил-20, — сказал Вольф.

— Взял советскую машину? — Дракон выпустил струйку пламени, стараясь не слишком закоптить взлетную полосу.

— А что, нельзя? — возмутился Вольф. — Захотелось полетать на советской машине. Да, послевоенной. Вот такой каприз.

— Вообще тема сложная, — сказал Горыныч, облизываясь. — Я имею в виду штурмовики. Это органическая материя — дракон, например, — снижается, как хочет, и сметает огнем все живое и неживое на своем пути. А неорганическая, вроде самолета, несет в себе массу проблем. И главная из них — летчик.

— Летчики, кстати, вполне справляются, — начал было Вольф, но Горыныч отмахнулся:

— Летчику нужен хороший обзор. Вот где проблема. Необходимо видеть, что происходит впереди и внизу. Правильно оценить обстановку на поле боя, найти цель, определить, где у противника противное ПВО, прицелиться, выстрелить. Смести со своего пути все живое...

— Да я понял, — отмахнулся Вольф. — К чему ты все это мне говоришь?

— К тому, что твой Ил-20 строили долго и мучительно. А ты не ценишь чужой труд, летаешь как попало.

— Не как попало, — обиделся Вольф. — Очень даже осмысленно. Ну, увлекся. Может быть, удачный был бой. Может быть, я был в хорошем настроении.

— Отличный способ повеселиться — разозлить начальника финансового отдела, — заметил дракон. — Впрочем, Зиночка — ангел.

— Только не летает, — вздохнул Вольф.

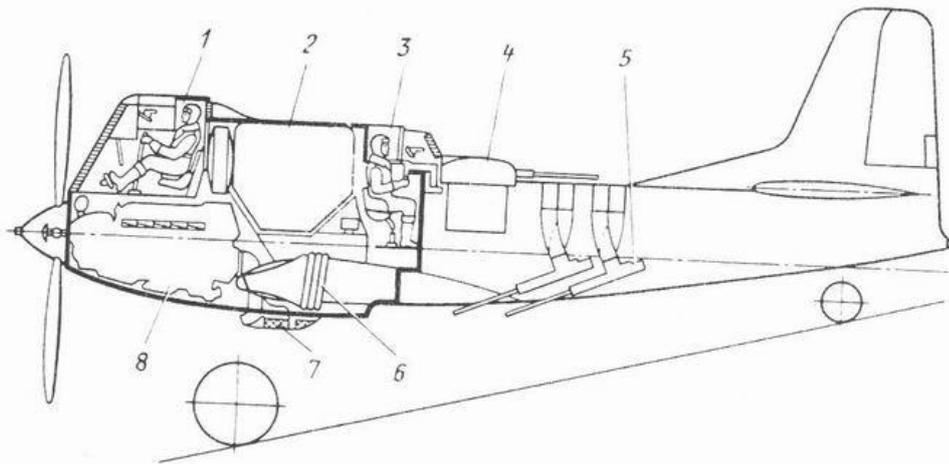
— Твое счастье, — буркнул дракон. — Ну так вот, о прицельном бомбометании. Ты ведь помнишь, что штурмовики использовались в том числе и как легкие бомбардировщики? В общем, нужен хороший обзор — как вперед-вниз, так и непосредственно под самолет. Над этой проблемой и бились много лет. На Ил-2, если помнишь, сиденье летчика поднято, двигатель опущен, а в результате — угол обзора вперед-вниз восемь градусов.

— Оптимальным считали, если я правильно помню, тридцать, а еще лучше — тридцать пять, — нахмурился Вольф. — У Ил-2, кажется, был перископ, но вообще бомбили просто используя задержку времени сброса бомб.

— В принципе, над «самолетом поля боя», который мог бы осуществлять штурмовку и бомбометание, работали много и напряженно, — продолжал Горыныч. — Слишком много факторов приходилось сводить воедино: обзор, защищенность пилота, огневую и бомбовую мощь, скорость... Пока пробовали то один, то другой проект, началась война. Войне нужен самолет прямо сейчас, и времени на вдумчивые исследования не остаются.

— Архангельский, кажется, занимался разработками? — припомнил Вольф.

— Архангельскому утвердили макет бронированного штурмовика двадцать третьего июня сорок первого, — сказал Горыныч. — И тут же свернули работы. Ровно через год Ильюшин отправил свой эскизный проект одномоторного одноместного бронированного штурмовика. Отчасти его детище напоминало «Аэрокобру». Ильюшин пытался изменить обзор, усилить артиллерийское вооружение и даже обещал, что этот самолет сможет поражать тяжелые танки.



**Рис. 8.7. Компонировка тяжелого штурмовика Ил-20:**

1, 3 — рабочие места пилота и стрелка-радиста; 2 — бензобак; 4 — верхняя подвижная стрелковая установка; 5 — неподвижные наклонные пушки; 6 — масляный и водяной радиаторы; 7 — всасывающий патрубок карбюратора двигателя; 8 — двигатель

— Гм, — заметил Вольф с сомнением.

— Ты прав, — подхватил Горыныч, — тяжелые танки были ему не по зубам, но против легких и даже средних такой самолет действовать в принципе мог.

— А какой обзор был у этого самолета? — спросил Вольф.

— Градусов двадцать — двадцать четыре, — ответил Горыныч. — Кабина летчика для этого была выдвинута вперед. В общем, машина получила одобрение, но делать ее не стали.

— Почему, кстати? — спросил Вольф.

— Есть мнение, что этот самолет слишком напоминал «Аэрокобру», как уже говорилось, а у «Аэрокобры» имелся хронический недостаток: слишком длинный вал для привода винта. Это слабое место самолета — вал разрушался вследствие возникновения крутильных колебаний. Самолет сравнительно легко входил в штопор. Зачем, спрашивается, еще одна машина с таким же недостатком?

— И что, это не исправить? — усомнился Вольф.

— Так времени на эксперименты не было, война! — напомнил Горыныч. — Ну и военным потребовался двухместный штурмовик. В общем, Великая Отечественная война уже закончилась, а работы над такой машиной все еще велись. В марте сорок седьмого КБ Ильюшина поручили разработать штурмовик с лучшими, по сравнению с Ил-10, летными данными, более мощным пушечным и, внимание, ракетным вооружением, с улучшенным обзором и бронированием.

— То есть, все то же самое, но лучше, — уточнил Герман Вольф.

— Прогресс не стоит на месте, — ухмыльнулся дракон. — В результате уже в конце того же года была закончена разработка одномоторного бронированного двухместного штурмовика с двигателем жидкостного охлаждения МФ-45ш.

— А обзор? — спросил Вольф.

— Тебе видней, ты ведь на нем летал, — сказал Горыныч. — Что скажешь?

— Очень даже хороший, — ответил Вольф.

— А что кабина так необычно расположена — непосредственно над двигателем — и выдвинута вперед? — спросил Горыныч. — Это как?

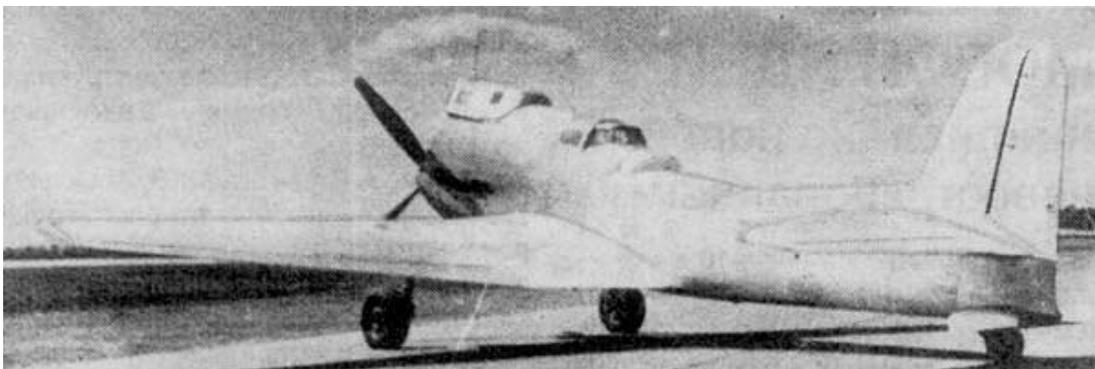
— Да удобно! — сказал Герман Вольф. — Главное — привыкнуть. Лобовое стекло стоит под углом в семьдесят градусов, так что обзор вперед-вниз — на тридцать семь градусов, а при пикировании можно вообще видеть цели прямо под самолетом. Кроме того, мне нравится, что у него хорошее бронирование: от пуль калибра 12,7 миллиметров защищает нормально и почти всегда — от снарядов двадцатимиллиметровых авиационных пушек.

— А на моторе сидеть — нет дискомфорта? — продолжал расспрашивать Горыныч.

— Так я же не на самом моторе сижу, — засмеялся вахмистр. — К тому же он закрыт бронекорытом. Броня до двенадцати миллиметров.

— Если рванет — то прямо под тобой, — настаивал Горыныч. — Брр!

— Если рванет — нет разницы, где сидит летчик, — отозвался Вольф. — Я тебе уже говорил, бронирование у Ил-20 хорошее. Еще нравится пилотажно-навигационное и радиосвязное оборудование. Там и противообледенительную систему предусмотрели. В общем, самолет для России.



— Скорость вот подкачала, — задумчиво проговорил дракон. — И наступательное вооружение не совсем удовлетворительное. Наверное, нельзя иметь все сразу: чтобы машина и быстрая, и напигованная новейшими технологиями, и стреляла как черт, и обзор во все стороны...

— Да, нет в мире совершенства, — подхватил Вольф. — У Ил-20 имеется парочка серьезных «бытовых неудобств»: если нужно произвести какие-либо работы, связанные со съемкой блоков, приходится демонтировать двигатель. А работать на моторе механику вообще нужно вниз головой! И еще одна неприятность с расположением мотора: попадать в кабину и покидать ее безопасно только при неработающем двигателе. Если приходится аварийно выбрасываться из кабины — можешь запросто угодить под винт.

— Видишь, я же говорил: главная проблема самолета — летчик! — заметил Горыныч. — Кстати, о людях: кто испытывал первый Ил-20?

— Владимир Коккинаки, знаменитый летчик-испытатель, — ответил Герман Вольф. — Это было уже в декабре сорок восьмого. Самолет, как уже говорилось, был медленный — чуть больше пятисот километров в час. Пушки могли стрелять под углом вниз, то есть атаковать площадные цели с горизонтального полета. Вот бомбовая нагрузка была слабовата — всего триста килограммов. Что еще? Да, пушки. Одновременно можно было вести огонь только из двух пушек — либо крыльевых, либо фюзеляжных.

— А тебе волю дай — ты бы из всех четырех палил! — съязвил Горыныч. — Между прочим, военные хотели, чтобы пушек было шесть.

— Нельзя иметь все... — вздохнул Герман Вольф.

— ...но нужно к этому стремиться! — заключил дракон. — Собственно, вся поучительная сага, которая заканчивается на отказе пустить Ил-20 в серию, сводится к одному-единственному тезису: решить проблему обзора вперед-вниз за счет нетрадиционных схем компоновки одномоторных самолетов-штурмовиков в принципе не получилось.

— И все? — спросил Герман Вольф.

— А чего бы ты хотел? — Змей Горыныч пошевелил крыльями. — Мораль любой басни должна быть короткой и внятной.

— Не знаю, — вахмистр покачал головой. — Мне больше по душе истории с продолжениями.

— Поэтому мы тут не басни пишем, а продолжаем летать! — сказал дракон. — Или ты не согласен? Ладно, вахмистр. Я пока разомну крылья, а ты ступай в финотдел. Может быть, Зиновка сжалится и даст тебе «Фарман»...

© А. Мартьянов. 05.05. 2013.

## 74. Загадка века



— А, Гастингс! — приветствовал товарищ младший лейтенант английского летчика. — Как полетали?

— Удовлетворительно, — сдержанно ответил Уилберфорс Гастингс.

— И на какой машине сегодня изволили геройствовать? — Вася был уверен в том, что чрезвычайно остроумно пародирует стиль, которым (по его мнению) изъясняются лорды.

Однако Гастингс совершенно обезоружил его, улыбнувшись простодушно и разведя руками:

— Да, собственно, какое там геройство... Впрочем, как я уже сказал, полет был удовлетворительным. Сегодня Зинаида Афанасьевна снабдила меня «Веллингтоном».

— А! — отрывисто бросил Вася. — Вообще англичане, как я заметил, испытывают определенное пристрастие к тяжелым бомбардировщикам. Гастингс выглядел озадаченным.

— Признаться честно, я не вполне понимаю, товарищ Вася, дружище, к чему вы клоните, сэр.

— Да ни к чему. Просто к слову пришлось.

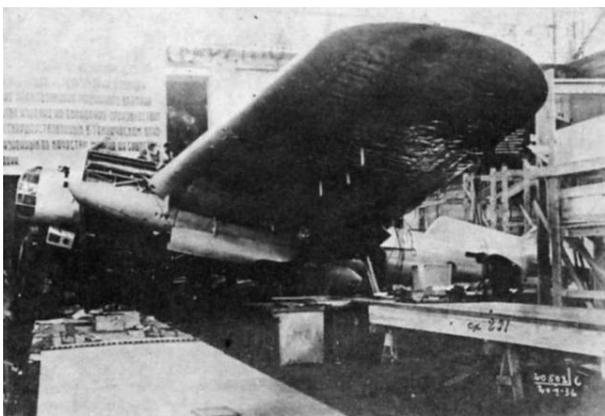
— Понятно. — Гастингс вздохнул с облегчением. — А у вас есть какие-то претензии к тяжелым бомбардировщикам?

— Какие претензии могут быть к самолету, который летает? — Вася пожал плечами.

— О, я рад, что мы друг друга понимаем, — заверил Васю Уилберфорс Гастингс.

После такого заявления Вася окончательно почувствовал себя сбитым с толку.

Впрочем, Гастингс как истинный джентльмен тотчас пришел ему на помощь:



— В Советском Союзе ведь строили тяжелые бомбардировщики, не хуже, чем в Англии?

— Возможно, и лучше, — сказал Вася. — Хотя как тут сравнишь... Учитывая человеческий фактор... И само применение. Взять, скажем, торпедоносцы.

— «Суордфиши»? — уточнил Гастингс.

Вася чуть поморщился:

— Я говорю о советских самолетах. Скажем, об АНТ-41. Не летали на таком?

— Увы... На нашем аэродроме его нет, и вряд ли появится.

— В тридцатые у нас, как вам известно, тяжелыми бомбардировщиками в основном занималось КБ Туполева, — продолжал Вася. — Возможности у Туполева были немаленькие, опыт огромный. После ТБ и СБ — ну понимаете, тяжелых и средних бомбардировщиков, — возникла совершенно новая идея воздушного крейсера. Он должен стать самолетом, который будет сопровождать соединения тяжелых бомбардировщиков. Оборонять их от нападения истребителей противника, подавлять наземные средства ПВО, заодно — разведывать цели, уничтожать чужие бомбардировщики. И на сладкое — осуществлять бомбометание.

— Своего рода универсальный самолет, — вздохнул Гастингс.

— Нравится? — обрадовался Вася. — А вот представьте себе, какой это был бы самолет: с мощным вооружением, надежной связью, а по скорости — сопоставимый с истребителями. И в тридцать четвертом в шестой бригаде туполевского КБ — под руководством Мясищева (слышали, конечно, эту фамилию?) начали работы.

— Это была эпоха, когда самолеты устаревали прямо на чертежных досках, — вставил флайт-лейтенант.

— Ничего, наши успевали догнать и отчасти перегнать, — хмыкнул Вася. — Требования к самолету действительно росли не по дням, а по часам. И в первую очередь не столько потому, что возрастали летные характеристики тяжелых бомбардировщиков, сколько потому, что одноместные истребители становились все быстрее и смертоноснее.

— То есть, вы хотите сказать, что принципиальное новаторство вашего самолета заключалось в том, что этот тяжелый бомбардировщик состязался не с другими бомбардировщиками, а с истребителями? — уточнил Гастингс.

Вася с торжеством кивнул.

Флайт-лейтенант заметил:

— И правда, новаторский подход. Однако мне кажется, слишком новаторские идеи, опережавшие время, обычно оказывались неудачными.

— Здесь этого не скажешь. Хотя определенные сложности возникали, — Вася задумался: как точнее выразить мысль. Наконец он сказал: — Бомбардировщик, который не уступал бы по скорости истребителю, уже вылетел из КБ Туполева: двухмоторный СБ по скорости приближался к И-16. Там другое... Нужно было определиться с основной задачей нового самолета.

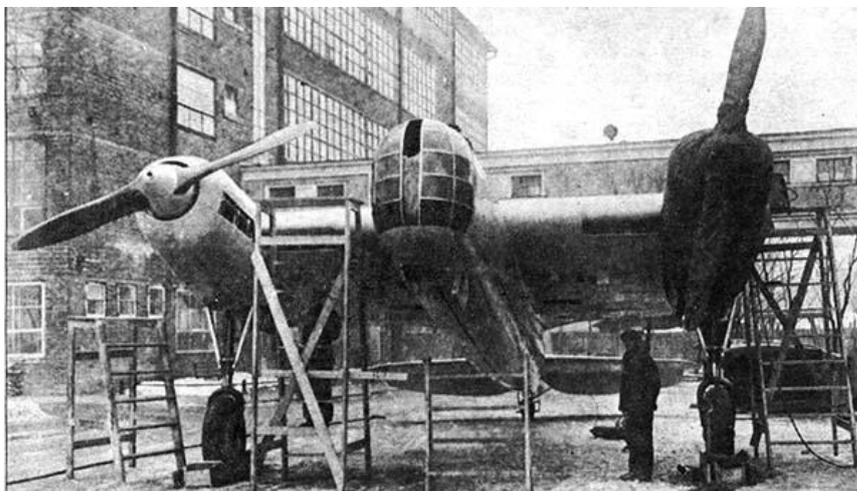
— Когда задачи меняются на лету, — со знанием дела вставил флайт-лейтенант, — начинаются переделки, а это обычно сулит неудачу.

— Ну хватит уже каркать! — в сердцах оборвал Вася.

Англичанин удивленно поднял бровь:

— В каком смысле — «каркать»?

— Предрекать неудачи! — объяснил Вася. — Выражение такое.



— Так мы с вами сейчас говорим о давно прошедшем времени, — напомнил Гастингс. — Не в наших силах изменить то, что уже случилось.

— Мы можем по-разному к этому относиться, — возразил Вася. — К тому же, летая на этих самолетах сейчас, мы исправляем многие ошибки.

— И совершаем собственные, — добавил Гастингс.

— Не имеет значения, — отмахнулся Вася. — Главное, что самолеты живут, летают, что их история не заканчивается тридцатыми или сороковыми, а продолжается.

— Согласен с вами, сэр, — важно наклонил голову Гастингс.

— Ну так вот, — успокоился Вася, — круг задач нового самолета. Тут тоже заключалось своего рода новаторство, потому что Туполев замахнулся на создание сухопутного торпедоносца, то есть — торпедоносца наземного базирования. В тридцатые это было несомненным новшеством. В конце концов, решено было создавать легкий крейсер и заодно — торпедоносец, который мог быть использован также как бомбардировщик.

— О! — вымолвил Гастингс. — А как с ночными полетами?

— Вы, англичане, любите ночные полеты, — сказал Вася. — Мы, впрочем, тоже их не чурались. Новый самолет мог — по идее — летать и днем, и ночью. Мог летать в туман, дождь, вообще — в плохую погоду. Мог летать далеко — на три тысячи километров.

— А скорость? — напомнил Гастингс. — Он, кажется, должен был обгонять истребители?

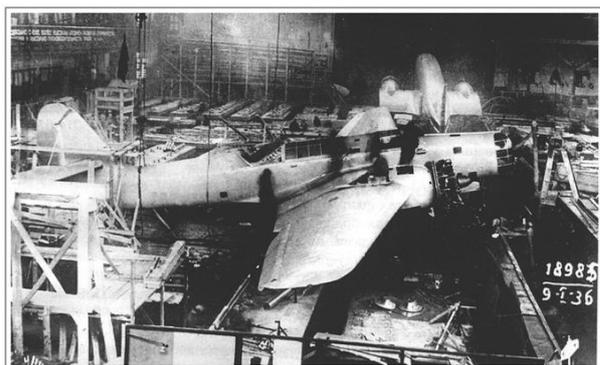
— Ну, не обгонять, — поправил Вася, — но не сильно отставать. В общем, триста — триста сорок километров в час давал.

— А моторов сколько поставили? — заинтересовался Гастингс.

— Два. Двигатели, как вы правильно заметили, коллега, — серьезно произнес Вася (хотя Гастингс ничего не «замечал» по этому поводу), — это самое главное и самое больное. В тридцать пятом году моторов нужной мощности не существовало. Была надежда на форсированный вариант одного советского двигателя — М-34ФРН. Поколдовали над ним и запустили в серию уже в тридцать шестом. Кстати, в те годы это был самый мощный советский мотор — и один из самых мощных в мире.

— Впечатляет. — Гастингс вынул из кармана трубочку и набил ее табаком. — Знаете, я даже разволновался.

— Покажи англичанину бомбардировщик с мощным мотором, — засмеялся Вася, — и глаза у него разгорятся.



— Вообще-то я способен восхищаться и «Гладиаторами», — пояснил Гастингс. — Не говоря уж о «Спитфайрах».

— Но сознайтесь, бомберы вам ближе к душе, — настаивал Вася.

— Мне близко к душе все, что с крыльями и мотором, — сказал Гастингс. — С винтом, турбиной и так далее.

— И с торпедой в брюхе, — прибавил Вася. — Требования к самолету, как вы и предполагали, изменились. Теперь нужен был в первую очередь торпедоносец. И возникла проблема: куда, собственно говоря, девать торпеду? После нескольких вариантов остановились на наиболее брутальном: торпеда ТАНФ массой 920 килограммов.

— Фью! — присвистнул Гастингс. — Какой же бомболюк для такой штуки нужен?

— Большой, сэр, как нетрудно догадался: шесть с половиной метров — чуть меньше половины всей длины фюзеляжа, — объявил Вася. — Такого длинного бомбоотсека не имел тогда ни один самолет, даже самый тяжелый.

— Стало быть, и бомбу он мог взять на борт немаленькую, — вставил Гастингс, и его глаза мечтательно затуманились.

— Самую крупную — тысячу килограммов, — кивнул Вася. — Конструкторы, надо сказать, неплохо справились с непростой задачей — обеспечить прочность фюзеляжа с очень большим вырезом. Предполагалось, что новый самолет будет осуществлять торпедометание по линкорам и крейсерам противника, причем с малых высот — до десяти

метров.

— Звучит как музыка, — Гастингс выпустил первое облачко дыма из своей трубки.

— В тридцать шестом начали испытания, — продолжал Вася. — 2 июня тридцать шестого летчик-испытатель Чернавский поднял АНТ-41 в воздух. Самолет понравился — только для улучшения поперечного управления понадобилось чуток увеличить площадь элеронов. Второй полет — третьего июля. И тут — неожиданность: через семь минут после взлета на высоте почти в три тысячи метров и при скорости в двести шестьдесят километров в час машину затрясло.

— Флаттер, — сказал Гастингс. — О да. В тридцатые это стало проблемой.

— Именно. Причем о флаттере знали, специально работали над устранением этой опасности. И — нате. Вибрация вырвала у летчика штурвал из рук, и экипаж выбросился из самолета с парашютами. Это случилось в Химках, под Москвой.

— Они спаслись? — нервно спросил Гастингс.

— Да, — кивнул Вася. — Причем сразу после эвакуации экипажа правое крыло сломалось и стало складываться кверху. Машина рухнула на землю. Все, конец.

— И откуда взялся флаттер, если над устранением проблемы уже поработали?

— Намекаете, что плохо поработали? — прищурился Вася. — Да, критическая скорость флаттера для крыла была намного больше, чем скорость полета самолета перед аварией. Решили, что флаттер крыла был вызван слишком большими люфтами, которые образовались в узлах крепления элеронов. То есть исправить выявленный дефект нетрудно. Поэтому в самолет продолжали верить.



— И что? — Гастингс пыхнул трубкой несколько раз. — Видите ли, товарищ Вася, я вас не подгоняю, но объясните мне, почему я никогда не встречал упоминания об участии самолета АНТ-41 в боевых действиях? Ведь по вашим словам, это была замечательная машина.

— Любая машина выглядит замечательно, если о ней рассказывать с душой, даже ваш любимый «Гладиатор», — заметил Вася. — Однако вы правы в том отношении, что АНТ-41 был очень перспективным проектом. Предусматривали не только сухопутный вариант, но и поплавковый. В общем, идей было много, и все они — по крайней мере, на бумаге, — выглядели многообещающими.

— И?.. — настаивал Гастингс.

Вася развел руками.

— И ничего, дружище. То есть совсем ничего. Уже подготовлен был серийный вариант самолета Т-1 (торпедоносец-первый), он же АНТ-41... Уже...

— Может быть, дело в аварии? — предположил Гастингс.

— Авариями летчиков-испытателей не смутишь, да и конструкторов, по большому счету, тоже, — покачал головой Вася. — По этому делу, насколько известно, никого не посадили — невзирая на рассказы об ужасах, которые якобы тогда творились в Советском Союзе. Никого даже не сняли. Просто не стали делать самолет, и все.

— Ничего себе, ресурсы у страны! — вздохнул Гастингс. — Разработали и построили, а потом разбили такой самолетище — и никаких последствий.

— Ну, дальние последствия наверняка были, — сказал Вася. — Вы же понимаете, Гастингс, — идеи не пропадают, а получают дальнейшее развитие. Может быть, тогда занялись вплотную дальним двухмоторным бомбардировщиком ДБ-3, поэтому на АНТ-41 решили не отвлекаться. Ни одного документа не осталось! Мы не можем однозначно сказать, что случилось с первым торпедоносцем сухопутного базирования.

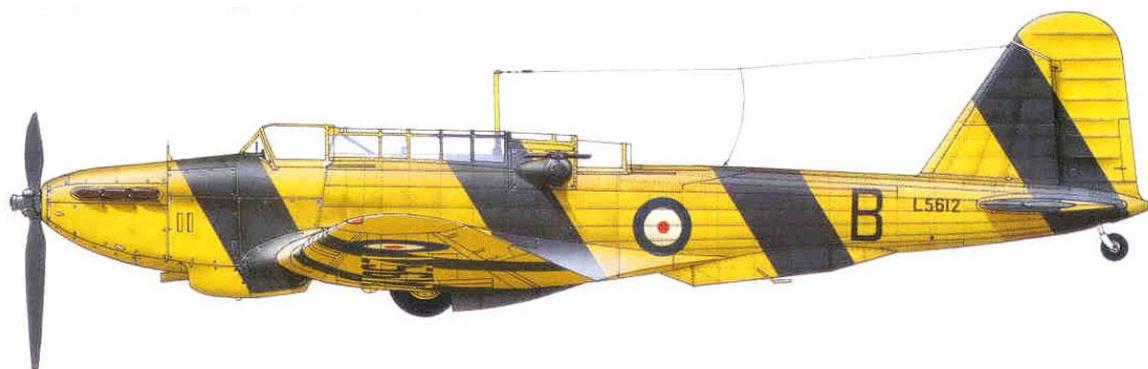
— Вот это загадочка, — молвил Гастингс, — почище пришельцев из космоса.

— Может, пришельцы утащили самолет? — съязвил Вася.

— Этого, сэр, мы с вами никогда не узнаем. Возможно, без пришельцев не обошлось, — невозмутимо отвечив англичанин, и по его виду невозможно было понять, шутит он или говорит серьезно.

© А. Мартьянов. 05.05. 2013.

## 75.«Бессмысленный», но многочисленный



*Fairey Battle TT Mk I, immatriculé L561Z, ne portant uniquement la lettre de code «B». La décoration très haute en couleur jaune rayée de noir a la particularité d'avoir le code d'immatriculation en négatif/positif (noir et jaune) lorsque la lettre ou le chiffre tombe sur une bande. Bien sûr, ce code est inversé d'une aile par rapport à l'autre. © Thierry Dekker*

— Лично я всегда огорчаюсь, когда о каком-нибудь самолете отзываются дурно, — заявил Вася. — Что скажешь, Горыныч?

— Зависит от обстоятельств, — Змей выглядел веселым.

Он только что изрядно перепугал двух новичков, внезапно явившись перед ними в сиянии пламени, и это изрядно подняло ему настроение.

— А вы, капитан Хирата, что скажете? — обернулся Вася к японцу.

Хирата ответил, как всегда, сдержанно:

— Оскорблять оружие недостойно, но все же один самолет бывает лучше, а другой — хуже. Полное совершенство недостижимо.

— Восток — дело тонкое, — пробурчал Горыныч. — Вишь, как вывернулся. Расскажи-ка нам, Вася, что конкретно тебя так взбудоражило.

— Узнал, как небезызвестный сэр Шолто Дуглас высказался о бомбардировщике «Бэтл» — мол, чем плодить эти бесполезные тушки, строили бы лучше нормальные самолеты, — объяснил Вася.

— Так и выразился — «бесполезные тушки»? — восхитился Горыныч.

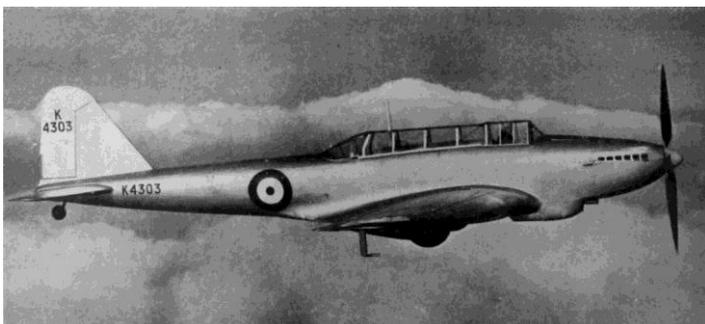
— Ну, может, и не конкретно так, но слово «бесполезный» прозвучало, — отозвался Вася.

— Разве бомбардировщик может быть бесполезен? — Хирата чуть приподнял бровь.

— А между тем их выпустили больше двух тысяч, — сказал Вася. — «Бэттлов», я имею в виду.

— Так они все-таки были эффективными? — подхватил Хирата.

— По-моему, не очень, — вместо Васи ответил Горыныч.



— В таком случае, почему их построили так много? — не понял капитан.

— В этом и заключается парадокс, — махнул рукой Вася. — В начале тридцатых британское министерство авиации осознало простую истину: всенародно любимый биплан Хаукер «Харт», созданный в двадцать шестом, увы, не вечен, и нужно строить что-то более современное. По-прежнему одномоторное, но чтоб уж сразу моноплан! Хотели цельнометаллическую машину с экипажем из двух человек. И с английским мотором. Семь фирм прислали одиннадцать проектов. В конце концов, остались два, а потом — один.

— И это был?.. — подхватил Хирата.

— ...фронтальной бомбардировщик «Бэтл» фирмы «Фэйри». Проект тридцать третьего года.

— Разве английские теоретики, стратеги и тактики, не твердили в голос, что самолет не является оружием поля боя? — ехидно осведомился дракон.

— Идеи бурлили, и эта в том числе, — уклончиво отозвался Вася. — Так или иначе, «Бэтл» конкретно существовал. Группу конструкторов, работавших над ним, возглавлял бельгиец Марсель Лобелль.

— Не он ли создал и биплан «Суордфиш»? — заметил дракон.

— Да, и «Суордфиш», несмотря на свой архаичный вид и тихоходность, окажется весьма эффективным, — кивнул Вася. — «Бэтлу» повезло меньше.

— Полагаете, дело в везении? — уточнил Хирата.

Товарищ младший лейтенант пожал плечами:

— В середине тридцатых «Бэтл» вполне соответствовал новейшим тенденциям самолетостроения: моноплан с нижним расположением крыла, цельнометаллический. Металлическая обшивка выполнялась несущей. Для каждого из членов экипажа была предусмотрена отдельная кабина с закрытым фонарем: впереди пилот, сзади — стрелок-радист-бомбардир.

— А шасси? — поинтересовался капитан Хирата.

— Убирались назад в крыло гидроприводом. Причем в убранном положении колеса наполовину выступали из плоскости. Если самолет вынужден был садиться на брюхо, это отчасти его защищало. Бомбы — чуть менее полутонны — находились внутри самолета: в четырех бомбоотсеках в крыле. Причем сбрасывать их можно было в том числе на пикировании.

— Гхм, — дракон откашлялся, отвернув голову так, чтобы не заплевать собеседников огнем, — гхм. Насколько я припоминаю «Бэттлы», они выглядели немного не так. Их здорово переделали. И начали с того, что экипаж увеличили на одного человека: добавили штурмана-бомбардира, поскольку у стрелка и без того полно забот, особенно над территорией противника. Кабину сделали единой, фонарь растянули — получилась «оранжерея». Пилотам, в общем, новый самолет даже нравился. Насколько я помню, «Бэтл» считался устойчивым и послушным. А вот штурманы-бомбардиры не скупались на проклятия. Им приходилось фактически лежать. Рядом находился радиатор, поэтому было душно. При работе с бомбовым прицелом нижнее окно сдвигалось назад, при этом в лицо бомбардиру бил горячий воздух из радиатора. В общем, условия эти очень мягко назывались «Сахарой».

— Теснота и личное неудобство — ничто, если это помогает выполнять боевую задачу, — заявил капитан Хирата.

— Так в том-то и дело, что не помогало! — хмыкнул дракон. — Бомбардир никак не мог одновременно быть и штурманом: широкое крыло перекрывало ему обзор вниз. Следить за землей он мог только лежа, через окошко бомбоприцела. То есть, или бомбить, или следить.

— Так если у этого самолета было столько недостатков, как вышло, что он стал настолько массовым? — в очередной раз удивился японец.

— В тридцать пятом англичане решили, что им нужно быстренько обзавестись могучей авиацией, — поведал Вася. — Всех сильно нервировала гитлеровская Германия. Поэтому следовало выпустить побольше самолетов. Каких? Да тех, которые легко поставить на поток. Под рукой имелся бомбардировщик, уже отработанный с точки зрения технологии и вполне приемлемый. В начале тридцать шестого его официально назвали «Бэттл». Новый завод фирмы «Фэйри» в Стокпорте в мае получил заказ на шестьсот пятьдесят пять машин. В августе подключилась фирма «Остин моторз» — ей дали заказ выпустить по лицензии еще четыреста самолетов «Бэттл». И пошло-поехало, точнее — полетело: в тридцать седьмом году пять эскадрилий Королевских ВВС пересело с «Хартов» на «Бэттлы».

— А сколько самолетов обычно в эскадрилье КВВС? — поинтересовался Хирата.

— В бомбардировочных — пятнадцать, — ответил дракон, потому что Вася замешкался. — «Бэттлы» оказались быстрее истребителей-бипланов. Это не могло не радовать. Правда, нюанс в том, что мировая авиация уже переходила на монопланы, и перехватить «Бэттл» не составило бы проблемы не только для «Мессера», но и для И-16.

— Англичане, конечно, сделали выводы? — осведомился Хирата. — Мне не терпится узнать, как они усовершенствовали этот самолет. Я люблю бомбардировщики, как... — Он задумался, подбирая сравнение: — Как цветы.

— Хороши цветочки! — фыркнул Вася.

Змей Горыныч невозмутимо ответил:

— Англичане ничего не совершенствовали. Им требовалась массовость. Массовый «Бэттл» оказался еще более тяжелым и медленным, чем опытный, поскольку экипаж опытного — два человека, а экипаж массового — три... Тем не менее в тридцать восьмом «Бэттлами» были вооружены тринадцать эскадрилий.



— Кстати, — сказал Вася, — наши тоже интересовались этой машиной. Осенью тридцать седьмого советская делегация — в том числе известный летчик-испытатель Супрун, — осматривала «Бэттл» на заводском аэродроме, сначала на земле, потом в полете. Советские представители хотели прикупить один экземпляр для ознакомления, но получили отказ. Мол, Министерство авиации не позволяет.

Дракон добавил:

— Фирме «Фэйри», однако, хотелось бы совершить сделку: у Советов в карманах галифе звенело много денег, и это обостренно ощущалось бережливыми британцами. В июле тридцать восьмого фирма обратилась к советскому посольству с «предложением, от которого невозможно отказаться»: продать лицензию за 62 тысячи фунтов.

— Ага, вот нам нужна была лицензия на их устаревший бомбардировщик! — вставил Вася. — Управление материально-технического снабжения Красной Армии интересовалось только винто-моторной группой этого самолета. И вообще, наши хотели только один экземплярчик — покопаться. «Фэйри» предлагали разные варианты, но все они включали продажу лицензии за страшные фунты. В общем, не состоялась сделка.

— Если у Англии было столько «Бэттлов», значит, они принимали участие в войне? — Японский легчик постарался скорее перейти к наиболее интересующей его теме. — Как они проявили себя над полем боя?

— Скажем так, они старались, — ответил Вася. — С началом войны, то есть в сентябре тридцать девятого, десять эскадрилий «Бэттлов» перелетели на аэродромы в район Реймса. Задача у них была достаточно скромная: изучить район боевых действий, отснять территорию противника на двадцать километров в глубину. Летали звеньями, по трое; в наиболее опасные места — шестерками. Бывало, попадали под обстрел немецких зениток, привозили боевые отметины, но до поры до времени ни один самолет серьезно не пострадал. 20 сентября они даже сбили целый один немецкий истребитель. Но через десять дней недалеко от Саарбрюккена они наткнулись на «Мессеры», и домой вернулся только один «Бэттл» из шестерки.

— Вообще чудо, что они целый месяц отлетали без существенных потерь, — заметил дракон. — Машина совершенно не защищена: бензобаки, правда, закрыты внешними протекторами, но брони — никакой. Пулеметы — винтовочного калибра. В общем, после тридцатого сентября «Бэттлы» старались летать только ночью.

— Летчики, между прочим, импровизировали, — добавил Вася. — Добавили люковые установки, чтобы стрелять вниз-назад, кое-где монтировали пулемет на креплении бомбового прицела.

— А как целились? — удивился Хирата. — Неудобно же.

— С помощью зеркальца, — сказал Вася. — Русские говорят, «голь на выдумки хитра». Но и из нижнего пулемета стрелять было страшно неудобно, как писали в докладах — стрелку приходилось принимать «неестественное положение».

— Боюсь даже гадать, как это могло выглядеть, — вставил дракон и изящно изогнул свой длинный хвост.

— Ага, а бомбардиру приходилось буквально втягивать ноги себе в живот, чтобы не мешать стрелку, — добавил Вася.

— Еще одна фигура «высшего пилотажа», — добавил Горыныч. — Впрочем, в конце тридцать девятого года выпустили сколько-то самолетов со стальным местом под лежащим местом штурмана. И стрелка тоже прикрыли.

— А пилот? — спросил Хирата.

— Так и остался без защиты, — сказали хором Вася и Горыныч.

Японец пожал плечами:

— Война требует жертв от того, кто хочет наступать, и наступать стремительно.

— «Бэттлы» были физически не способны наступать, да еще стремительно, учитывая их небольшую скорость, — заметил Горыныч. — Зимой сорокового года оказалось, что масло замерзает, аккумуляторы разряжаются, а чистить заснеженные аэродромы нечем.

— Сюрприз! — съехидничал товарищ младший лейтенант.

— В результате, если я не ошибаюсь, часть «Бэттлов» стали использовать для обучения пилотов и тренировок в стрельбе истребителей, воздушных стрелков, зенитчиков, — продолжал Горыныч. — Уже в декабре тридцать девятого две эскадрильи из десяти «французских» перевооружили «Бленхеймами». Прочие остались выполнять роль «ударной авиационной силы» британского экспедиционного корпуса. К утру 10 мая 1940 года на территории Франции находилось свыше ста «Бэттлов». Немцы ударили по их аэродромам. То, что осталось, получило задачу: атаковать скопления немецких войск на территории Люксембурга.

— Ночью? — спросил Хирата.



— Нет, пришлось пойти на риск и использовать уязвимые и тихоходные «Бэттлы» днем, причем фактически как штурмовики, — вздохнул Горыныч. — Ничего более современного под рукой не оказалось. И эти бедняги угодили под ураганный огонь. В результате из тридцати шести взлетевших машин шестнадцать погибли, а оставшиеся все требовали ремонта. На следующий день из восьми «Бэттлов», бомбивших цели в Люксембурге, вернулся один. Четырнадцатого мая «Бэттлы» уничтожили понтонный мост у Седана. Из шестидесяти двух «Бэттлов» тридцать пять были сбиты немецкими истребителями. После этого «Бэттлы» летали только ночью. Последний раз они проявили активность тринадцатого июня сорокового года: тридцать восемь самолетов совершили налет на скопление вражеских танков. Потеряли семь самолетов. Через два дня все оставшиеся «Бэттлы» перегнали из Франции в Англию, неисправные машины сожгли.

— И на этом использование «Бэттлов» закончилось? — спросил Хирата.

— Только началось! — ответил Вася. — Четыре эскадрильи продолжили летать на этом устаревшем самолетике. Бомбили порты на побережье Ла Манша. Обычно атаквали поздно вечером. И продолжалось это до октября. Последняя английская эскадрилья на «Бэттлах» — Девяносто восьмая — входила в Береговое командование. В отличие от

остальных, подчинявшихся Бомбардировочному. Такая вот английская бюрократия. В сентябре сорокового года эта эскадрилья базировалась в Исландии и оттуда патрулировала океан — искала немецкие субмарины, прикрывала конвои. Ни одной подводной лодки «Бэттлы» не уничтожили. Дальность полета у них небольшая, специальных средств поиска не имелось. Поэтому в конце концов их наконец-то признали неэффективными, и в июле сорок первого Девяносто восьмая сдала свои «Бэттлы».

— И на этом?.. — снова спросил Хирата.

Вася рассмеялся:

— Вы же помните, что у бережливых британцев было больше двух тысяч «Бэттлов»? Их использовали до конца войны как учебный самолет. Кроме того, поставляли в Турцию, Грецию, Южную Африку, Индию...

— Вообще хотелось бы посмотреть на этот самолетик «вживую», — заметил Хирата. — Из двух тысяч хоть один-то сохранился?

— Представляете, нет! — ответил Вася. — К ним очень небрежно относились. Когда ветшали, пускали на слом. В шестидесятых годах из остатков двух машин, найденных в разных местах, собрали одну для английского музея авиации в Хендоне. И всё. Был самолет — и нет его. И все равно мне обидно, что сэр Шолто Дуглас отзывался о нем так пренебрежительно. Этот самолет старался, как мог.

— Пилоты старались, как могли, — поправил дракон. — Не плачь, товарищ младший лейтенант! Ты всегда можешь попытаться возродить славу «Бэттлов». Или предпочитаешь все-таки что-нибудь более эффективное, а?

© А. Мартьянов. 03.06. 2013.

## 76. Боевой «карась»



Танкист Ганс Шмульке весело здоровался с Горынычем:

— А у вас, рожденные летать, как я погляжу, все по-прежнему.

— Вовсе нет, — возразил дракон. — У нас каждый день что-нибудь новенькое. На днях товарищ Вася сцепился с мсье Ларошем.

— Какая банальность! — вздохнул Шмульке. — Вася с кем-то сцепился...

— Вася — человек вполне мирный, — Горыныч тихонько похлопал хвостом по земле. — Их спор с Ларошем — чисто принципиальный. У нашего француза до сих пор сохраняется твердое, хоть и ошибочное убеждение, что лучше бипланов ничего на свете нет.

— Вася рассказывал, что мсье Ларош прилетел к вам на «этажерке», — припомнил Ганс. — Так что же тут удивительного? Для него эти старые самолетики — дом родной.

Змей Горыныч поднял голову:

— Вон он, в небе, твой Вася. На «Мессере» рассекает.

Шмульке тоже поглядел вверх. Вася ловко отправил на землю Як-3, заложил вираж и, красуясь, исчез.

— Видал, какой орел? — хмыкнул дракон. — Моя школа.

— Это он Лароша вашего сбил? — спросил Шмульке.



— На Яке-то? — Горыныч задумался. — Нет, кажется, Як брал японский летчик. Капитан Хирата. У них тут «месячник странных самолетов», как они это называют: все летают на чем-нибудь для себя непривычным.

— В таком случае, товарищ младший лейтенант нечестно играет, — засмеялся Шмульке. — Для него почти все самолеты привычны.

— А Ларош дал слово, что целый месяц будет брать только монопланы, — добавил Горыныч. — Я ему посоветовал польский «Карась».

— Смешное название, — заметил немецкий танкист.

— Не смешнее, чем «Аист», — хмыкнул Горыныч. — Немцы тоже горазды были названия давать...

— Аист хотя бы птица, — возразил Шмульке. — А карась? Если ты не обратил внимания, Горыныч, — это рыба.

— Тем не менее рыба эта летала, — сказал Змей. — И даже сражалась против немцев в сентябре тридцать девятого. Хотя строить «Карася» начали еще в тридцать первом. Была такая польская авиационная фирма — PZL, читается «Панстове Заклады Летниче», то есть — государственное авиационное объединение. Организовали ее аж в двадцать восьмом на базе Централных авиационных мастерских в Варшаве. Вот там начали строить шестиместный пассажирский самолет, который осенью тридцать первого переработали для других целей. Ты, конечно, не знаешь польских авиаконструкторов...

— Да я и про немецких-то слышал про одного, максимум двух, — признался Ганс. — А уж про польских и вовсе не слыхивал.

— Так я и думал, — дракон царапнул когтем бетон взлетной полосы. — У них был такой Станислав Праусс. Он начал работу над PZL, но через год передал ее своему заместителю, доктору технических наук по имени Франтишек Миштал. У того была куча собственных идей. В частности, он применил на проектируемом самолете крыло кессонной конструкции. Такое крыло он уже делал для спортивного самолета PZL-19.

— И как, хорошо летал этот PZL-19? — осведомился Шмульке.

— Да уж летал, и неплохо, раз Мишталу выдали патент и позволили работать в том же направлении и дальше, — отозвался Горыныч. — Так или иначе, в августе тридцать четвертого, после всяких доработок, наш самолетик наконец поднялся в воздух.

— Двигатель на нем был тоже польский? — заинтересовался Шмульке. — Про польские двигатели я тоже никогда не слышал, — добавил он честно.

— Двигатель был английский — «Бристоль Пегас» мощностью в пятьсот девяносто лошадиных сил, — объяснил дракон. — Но выпускался он в Польше, по лицензии. Так что, можно считать его в какой-то мере польским.

— Горыныч, признавайся сразу — это еще одна сказка про Золушку? — взмолился Ганс Шмульке. — Расправила бедная сиротка крылья и гордо полетела, изумляя всех участников бала?

— К сожалению, Золушка оказалась довольно-таки чумазой, если продолжать твою аналогию, — Горыныч усмехнулся. — Испытательные полеты выявили новые недостатки: обзор пилота и штурмана недостаточен, кабина тесная, поскольку бомбы размещали в фюзеляже. Задняя часть фюзеляжа в полете сильно вибрировала. То есть, пришлось совершенствовать машину дальше.

— А теперь, дорогой мой змей, ответь земнородному на очень простой вопрос, — сказал Ганс Шмульке. — Летящий «Карась» — что это был за самолет? В смысле, кто по профессии?

— А, я все ждал, когда ты спросишь, — Змей Горыныч хлопнул крыльями, подняв ветер. — Это был ближний бомбардировщик. Но он не только бомбил, он еще летал на разведку, обеспечивал связь... Рабочая машинка войны.

— А бомбы у него так и остались в фюзеляже? — спросил Ганс Шмульке. И пояснил: — Я мысленно сравниваю с танком — было бы это удобно или нет...

— Бомбы перевесили под центроплан, — ответил Горыныч. — В кабине сразу стало просторнее. Обзор постарались улучшить, двигатель опустили ниже. Изменили конструкцию элеронов и щитков. Самолетик стал летать ловчее. Второй вариант подняли в воздух весной тридцать пятого. Ну, летал он себе, летал на аэродроме под Варшавой...



— И долетался? — вставил Шмульке.

Дракон насторожился:

— А ты откуда знаешь? Ты ведь ничего не слышал о польской авиации!

— Предположил, — объяснил танкист. — У тебя зловещий взгляд сделался.

— Вот такой? — Дракон выпучил глаза. — Ну да, в общем, ты угадал: осенью того же года второй прототип вошел в плоский штопор и разбился. Погиб весь экипаж. Третий прототип уже был к тому времени готов. Новый капот с обжатием задней части позволил снизить лобовое сопротивление, вид из кабины стал лучше — кресло пилота установили выше прежнего. В общем, именно этот вариант и приняли. И назвали «Карась» PZL P-23A.

— Так почему «Карась»-то? — спросил танкист.

— Не знаю, — признался дракон. — С этой романтической частью — откуда берутся названия, прозвища и все такое, — это не ко мне. Я предпочитаю строгие технические детали.

— Ты ведь дракон, фэнтезийный элемент, — упрекнул его Шмульке. — А ведешь себя как заправский технарь.

— Не оставайся в плену стереотипов, — посоветовал дракон. — Это поможет тебе в дальнейшей жизни.

— Вон Вася идет, — обрадовался Шмульке.

Товарищ младший лейтенант победоносно вышагивал по взлетной полосе.

— Кто тот бедняга на советской машине, которого ты сбил? — спросил Шмульке, пожимая товарищу руку. — Неужто впрямь японец?

— Ага. — Вася засмеялся. — Горыныч тебе уже рассказал про наши споры?

— Вообще-то он мне рассказывает про польский «Карась», — ответил Шмультке.

— «Карась» отчасти пал жертвой лицензионного английского двигателя, — сказал Вася. — Горыныч тебе не поведал, какая это была гадость? «Пегас», можно сказать, не давал «Карасю» летать по-настоящему! Звучит абсурдно, если вслушаться в названия и вникнуть в их буквальный смысл.

— Умные все стали, — вздохнул дракон.

— Эй, — оба приятеля отскочили, чтобы огненное дыхание не опалило их. — Горыныч, ты вздыхай осторожнее.

— Я аккуратен, как научный сотрудник в лаборатории по исследованию чумной бактерии, что бы это ни означало, — заявил дракон.

— Когда начали выпуск серийных «Карасей»? — Ганс вернулся к прежней теме. — Мне интересно, — объяснил он, — потому что, как говорит Горыныч, эти самолеты воевали против немецкой армии в тридцать девятом.

— Лучше спроси, когда закончили, — посоветовал Вася. — Это был действительно старый самолет, в тридцать восьмом его уже перестали делать.

— А начали летом тридцать шестого, — вставил Горыныч. — Их было больше двухсот. Всего. Из них сто двадцать сражались. Доблестно и безуспешно, как и вся польская армия в те дни. Вот некоторые цифры, — добавил он тоном ученого лектора: — Со второго по шестнадцатое сентября «Караси» выполнили 164 боевых вылета. Сбросили свыше пятидесяти тонн бомб.



— Это им не очень помогло, — напомнил Шмультке.

— По крайней мере, они не чувствовали себя бессловесной жертвой, — возразил Вася. — А это кое-что да значит. Если я правильно помню, уже первого сентября в 5.30 утра летчик Владислав Гныш сбил на «Карасе» Do.17 — оцени, Ганс.

— А на следующий день эти бомбардировщики атаковали механизированные части танковой дивизии, — прибавил Горыныч. — Немцы вообще не ожидали от польских бомбардировщиков каких-либо активных действий. Поэтому дороги были забиты техникой и грузовиками с мотопехотой. Движение шло в два ряда. И тут — ба-бах! — прилетают «Караси» с подарками и буквально забрасывают противника бомбами. Второй

налет пришелся по мотострелковому полку и противотанковому дивизиону на шоссе Ченстохов — Радом.

— Опять «Караси»? — спросил Шмульке.

— Они, родимые, — кивнул Горыныч. — Атаковали немцев два звена PZL-23. Они взлетали с совсем маленького аэродрома, поэтому им пришлось облегчить вес и взять меньше бомб, чем они могли бы при других условиях. Но там из-за большой скученности, в общем, не нужно было особенно целиться: они просто вывалили бомбы, и все попали по назначению.

— Легко эдак бомбить, — нахмурился Шмульке.

— Польские летчики — известные отморозки, прости за выражение, — отозвался Вася. — Конечно, легких целей им было недостаточно. 2 сентября они летали бомбить Германию. И тогда же ухитрились уничтожить в воздухе «Хеншель» — Hs.126.

— Какие победоносные, — заметил Ганс.

— За семнадцать дней сражений было потеряно сто двенадцать «Карасей» — девяносто процентов, — сообщил Змей Горыныч. — Среди личного состава потери были не такими ужасающими. Уцелевшие польские пилоты уже через год снова сражались — на чужих машинах, в составе чужих армий.

— А что же «Карась»? — спросил Шмульке.

Вася развел руками:

— А «Карась» практически — всё... отлетался.

© А. Мартьянов. 03.06. 2013.

## 77. Летающий голландец



Koelliker FK-58 -Régiment Mahenge Escadrille n°1- Soudan, novembre 1940

— Бонжур, мон ами! — Франсуа Ларош выглядел немного потрепанным: его неизменный белый шарфик был в копоти, волосы слиплись от масла. Но настроение французского летчика, судя по всему, нимало не пострадало.

— Давно вас не было видно, — вахмистр Вольф дружески пожал ему руку. — Чем занимались?

— В основном — пробовал самолеты, которые считаются устаревшими.

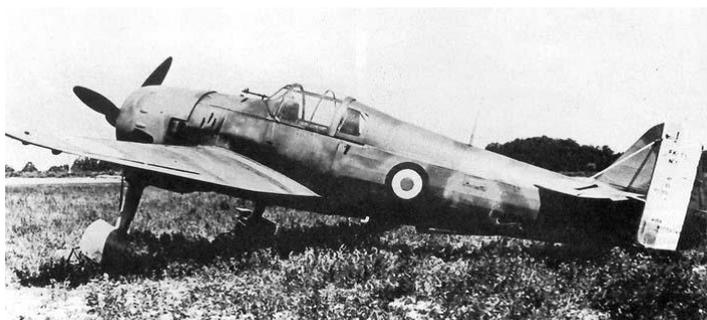
— Здесь любой самолет может быть одновременно и современным, и устаревшим, — засмеялся Вольф. — Вы, собственно, что имеете в виду?

— Те самолеты, которые использовались, будучи устаревшими, против более новых, — объяснил Франсуа. — Видите ли, мон ами, меня совершенно завораживает техника, созданная в тридцатые. Там, в общем, нечему ломаться навсегда. Эти машины могут использоваться до сих пор. Они вечны.

Герман Вольф выглядел озадаченным. Он не привык к столь отвлеченным рассуждениям.

— Ну, с такой философией, наверное, вам лучше обратиться к Горынычу, — высказался наконец Вольф.

— О, философия Горыныча мне известна, — рассмеялся Франсуа Ларош. — Как говорит наш общий ами Вася: «Дунул и плюнул — вот и нет богатыря». Как-то так...



Вольф пожал плечами:

— Ну, возможно. Так на какой машине вы так... приложились?

— Меня интересовали в последнее время голландцы, — ответил Франсуа. — Если точнее, «Кольховен», а если еще точнее — FK-58. То есть «Фредерик Кольховен». Кстати, один из конкурентов столь любимого нашей фройляйн Брунгильдой Антона Фоккера.

— «Кольховен»? — переспросил Вольф. — Звучит не очень солидно. Эта фирма ведь делала транспортники?

— Ну, не только, — возразил Франсуа. — Фредерик Кольховен был по-своему универсален. Он был одним из первых голландских авиаконструкторов, работал с 1910 года. Работал сначала во Франции — собственно, этим он в первую очередь привлек мое внимание, — потом в Англии. Собственное дело открыл только в тридцать четвертом. Он проектировал и транспортники, и многоцелевые военные самолеты, и истребители.

— То есть он действительно стал серьезным конкурентом Фоккера? — уточнил Вольф.

— Насколько это возможно, — кивнул Ларош. — Его предприятие даже обзавелось солидной клиентурой. В Голландии ему заказывали проекты как министерство обороны, так и разные авиакомпании. В тридцать девятом в его конструкторском бюро и на заводе в Валхавене под Роттердамом работало свыше шестисот человек. Сам Кольховен был и директором, и главным инженером.

— Универсал, — хмыкнул Вольф.

— Именно, — подхватил Франсуа. — Строил и учебные машины с двойным управлением, и самолеты для воздушной акробатики. Были более «рабочие» варианты: для аэрофотосъемки, например, или санитарный самолет. Ну и пассажирские, конечно. Были разведчики, корректировщики, тактические истребители.

— Он строил монопланы? — уточнил Вольф.

— И бипланы, и монопланы, — ответил Ларош. — Вообще у него были довольно передовые идеи. Отчасти это ему и помешало, потому что доводить до ума проект, содержащий слишком много новаторских решений, не хватило ни времени, ни сил, ни средств.

— Вы о каком проекте говорите? — спросил Герман Вольф. — Я не успеваю за полетом вашей творческой мысли.

— Сейчас — об FK-55, это тридцать четвертый год. В тридцать шестом, кстати, эта модель демонстрировалась в Париже на авиасалоне. Просто как идея — без двигателя и вооружения. Но впечатление самолет производил хорошее: сразу видно, что способен на большие скорости. Тонкое крыло, зализанный фюзеляж, узкие воздухозаборники, два соосных винта.

— А вообще он летал, этот самолет? — спросил Герман Вольф.

— В мае тридцать восьмого самолет наконец оснастили двигателем — Лоррэн «Петрель» в семьсот двадцать лошадиных сил. FK-55 доставили на аэродром, и летчик-испытатель

фирмы Томас Копперс наконец поднял его в воздух, — ответил Франсуа. — Полет длился две минуты. Но самолет оказался довольно тихоходным. Как уже говорилось, доводить его до ума и разбираться с двигателями, было в тех условиях нереально. И Кольховен занялся более реальной моделью — 58-й. В это самое время конструктор Эрих Шацки разругался со своим нанимателем — Антоном Фоккером.

— Погодите-ка, я что-то о нем слышал, об этом Шацки, — остановил собеседника вахмистр Вольф. — Кажется, он был немцем.



— Что я о нем знаю, так это то, что он уехал из Германии после прихода Гитлера к власти. Он начал работать на Фоккера и предложил проект самолета для колониальных ВВС Голландской Ост-Индии — цельнометаллический моноплан, с убираемым шасси, мощным пушечным вооружением, двигателем водяного охлаждения Роллс-Ройс «Кестрел». Фоккер счел, что для колониального самолета все эти изыски лишние. Причем проект прибрал к рукам и впоследствии переработал. Но это мелочи жизни. Шацки плюнул и перешел к Кольховену. Вместе со своими передовыми идеями. Так началась работа над 58-й моделью.

— Голландия — маленькая страна, — заметил Герман Вольф. — Даже двум фирмам в ней может стать тесно.

— Талант всегда найдет себе применение, — отозвался Франсуа Ларош. — В общем, на фирме «Кольховен» создали свой самолет: низкоплан с убираемым шасси и закрытой кабиной. Фюзеляж был металлическим, крылья деревянные. Четыре пулемета в обтекателях под крылом, возможна подвеска легких бомб под центральной секцией крыла.

— Вполне себе самолет для середины тридцатых, — кивнул вахмистр.

— Главное — он отличался несложностью сборки и обслуживания. Панели легко снимались, так что с ремонтом проблем не возникало.

— А вооружение?

— Четыре пулемета — по два в подкрыльевых обтекателях. На внутренней подвеске под центральной частью крыла можно было крепить легкие бомбы или дополнительные емкости для бензина.

— С двигателем что решили? — продолжал расспросы Герман Вольф.

— Вы, вахмистр, прямо как министр вооружений, — хмыкнул Франсуа. — Задаете суровые и трудные вопросы. Прототип был оснащен двухрядным звездообразным «Испано-Сюиза» мощностью свыше тысячи лошадиных сил. В целом самолет — от представления проекта Шацки в «Кольховене» до испытаний — сделали за три месяца. Копперс взлетел на нем 17 июля 1938 года.

— Таким образом, можно считать, что FK-58 победил? — Судя по виду, с которым Герман Вольф задал свой вопрос, вахмистр весьма сомневался в этом.

— Нет. «Кольховен» не успел представить новый самолет, Антон его опередил. В результате на вооружение был принят «Фоккер» D.XXI. Поэтому «Кольховен» предложил FK-58 моей родной Франции, — продолжал Франсуа Ларош. — Франция как раз испытывала нехватку в истребителях. И вела переговоры с Америкой об импорте трехсот самолетов Кертисс «Хаук» 75А. Кольховен перебил заказ, предложив свою машину в два раза дешевле. В декабре тридцать восьмого самолет FK-58 экспонировался в Париже. Он оказался не очень скоростным — меньше пятисот километров в час. Но правительство Франции одобрило закупку из пятидесяти самолетов: нужно было чем-то заменять бипланы «Потез» и «Девуатин» во Французском Индокитае... и тут голландцы спохватились.



— Ну еще бы! — засмеялся Герман Вольф. — Начали жадничать.

— Да, и 22 июля 1939 года они тоже заказали партию для своих колониальных владений. Кольховен не ожидал такого ажиотажа — целых девяносто самолетов! В результате ему пришлось разместить часть заказа на бельгийском предприятии SABCA. Но Франция — вынужден признать это, — вздохнул Ларош, — срывала поставки двигателей. В июне тридцать девятого немцы захватили завод. В декабре тридцать девятого около тридцати FK-58 собралось во Франции. Остальные было решено предложить другим странам. Югославы вежливо отказались, а финны согласились, но пока самолет доставляли, Зимняя война закончилась. Так что FK-58 в Финляндии так и не появился. У бедняги истребителя появилась репутация «второсортного». Собственно, так и было — в основном из-за моторов, которые были «не те» да и «не тех» не хватало. Пытались вооружить ими чешскую истребительную эскадрилью. В общем, закончилось дело... угадайте, кто согласился летать на FK-58, причем без вопросов и условий?

— Видимо, тот, кто готов был летать хоть на ящике верхом, лишь бы сражаться, — ответил Герман Вольф. — Ответ может быть только один: поляки.

— Именно, — кивнул Ларош. — В июне сорокового года злополучные FK-58 отправили во вспомогательные части ПВО, укомплектованные польскими пилотами. Несколько этих самолетов поступили в летную школу в Лионе, а четыре перебросили на аэродром Лион-Брон. Польские летчики-истребители из школы в Лионе довольно легко пересели на «Кольховены». Они учились на похожем самолете — MB.151. С аэродрома Ли-Брон они и совершили первые боевые вылеты. В начале июня все FK-58 свели в единую часть под командованием майора Краснодебски. Поляки организовали четыре патрульные группы для прикрытия Клерман-Феррана и Солон-де-Прованса. Всего польских пилотов на «Кольховенах» летало пятьдесят четыре человека.

— Что-то я сомневаюсь, чтобы они могли эффективно действовать против немецких самолетов, — вздохнул Герман Вольф.

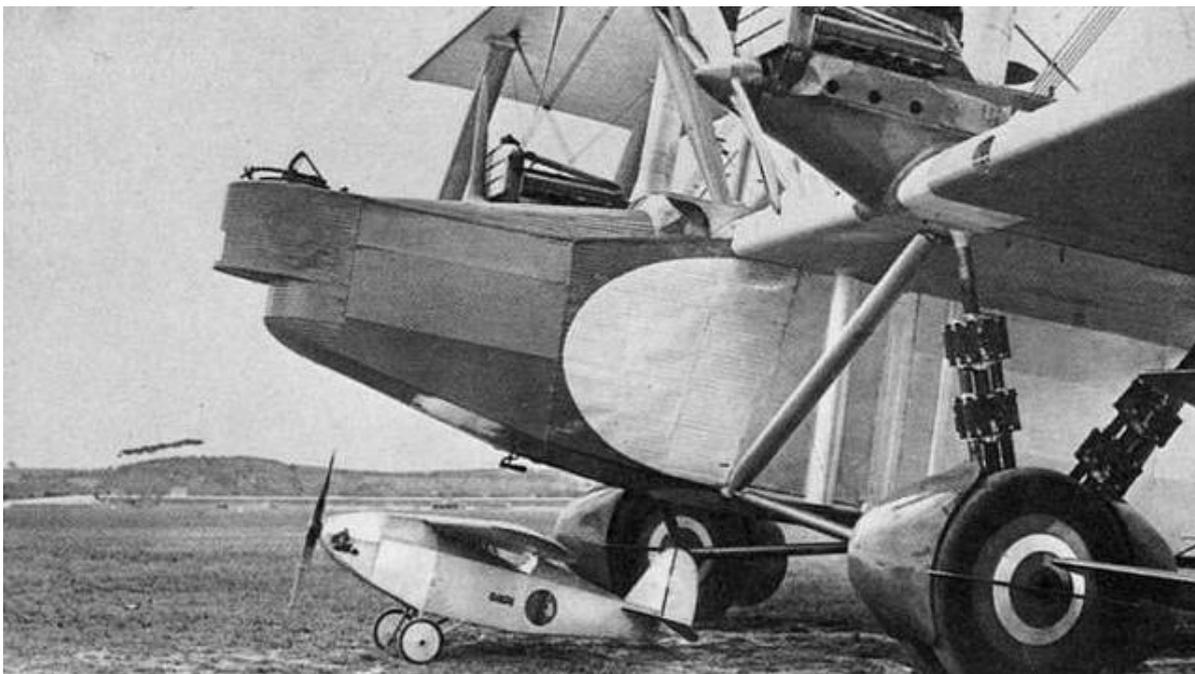
— Скорее, они символически обозначали присутствие в воздухе французских ВВС, — ответил Франсуа Ларош. — Настоящих столкновений с противником не происходило: поляки на «Кольховенах» спокойно летали до 25 июня сорокового года. Их довольно грустно — или, может быть, с циничным юмором, свойственным тому времени, — называли «конгломератом из польских пилотов, голландских планеров, французских моторов и бельгийских пулеметов». После «перемирия» (товарищ младший лейтенант Вася назвал бы это грубым словом «капитуляция» и был бы прав) захваченные «Кольховены» поступили на вооружение ВВС Виши и были сданы на слом в сорок третьем немцами после полной оккупации страны.

— Как-то бесславно закончилась история FK-58, — вздохнул Вольф. — Вообще приходишь к выводу, что в жизни самолета, как и в жизни человека, немалую роль играет случай. Неужели вам действительно хотелось полетать на таком невезучем самолете?

— Возможность безнаказанно удовлетворять свое любопытство — великая вещь и серьезный стимул, — ответил Франсуа Ларош.

© А. Мартьянов. 03.06. 2013.

## 78. Пионер Италии



День выдался на удивление спокойный. В офицерском клубе сидели за коньяком Франсуа Ларош и товарищ младший лейтенант Вася.

Вася задумчиво рассуждал:

— Все-таки в привязанности итальянцев к трехмоторникам было что-то странное.

Он находился под впечатлением от полета на SM.79.

— Ничего странного, если вспомнить, с чего они начинали, — заметил Франсуа. — Вы же знаете, кто у нас пионер итальянской авиации?

— Э... — напрягся Вася. — Джанни Капрони?

— В точку, — кивнул Франсуа.

— Так это он подсадил своих соотечественников на «тримоторес»?

— Это испанское слово появится только в годы войны с Франко, — поправил Франсуа. — Отчасти он, а отчасти — Сикорский. Помните, конечно, огромные самолеты Сикорского — «Муромцев»? О подвигах Эскадры во времена Первой мировой писали все газеты. И фотографии печатали.

— Намекаете, товарищ Франсуа, что Капрони копировал Сикорского?

Франсуа пожал плечами:



— Точнее выразиться, был им вдохновлен. Ни о каком копировании и речи быть не могло: Капрони просто не знал, как устроены «Муромцы», поэтому изобретал нечто собственное. Но вообще он начал еще до войны, в 1908 году, когда построил свой первый аэроплан.

— Кажется, мы приближаемся к самым истокам, — вздохнул Вася. — Ладно, я не против. Поговорим о папе-Капрони и о маме-Капрони.

Пришла и подседа к собеседникам Зинаида Афанасьевна. Оба офицера тотчас встали, отодвинули для нее стул, предложили выпить. Зиночка попросила чаю.

— Вы обсуждаете чью-то семейную историю? — Она положила подбородок на ладонь и улыбнулась. — Это важно, господа. В какой-то мере это дает представление о человеке...

— А усы на портретах синьора Капрони вам ни о чем не говорят? — засмеялся Франсуа Ларош.

Вася сердито махнул рукой:

— Что можно сказать по фотографии? Капрони — хорошо одетый, модный человек. Не уходите-ка от темы, мсье Ларош.

— Бьен. Джанни родился 3 июля 1886 года в местности, которая называется Ольтесарка. Капрони были мелкими землевладельцами. Дostatка семьи, которым, кстати, умело распоряжалась мать, хватило, чтобы дать отпрыску возможность окончить технический университет по специальности «инженер» (на самом деле — инженер-электрик). Именно тогда, во время учебы, то есть приблизительно в 1908 году, у него и появился интерес к летательным аппаратам. Он начал конструировать свой первый аэроплан и попутно искать в Италии богатого человека, который финансировал бы этот проект.

— Нашел? — осведомился Вася.

— Нет, естественно, — вздохнул Франсуа, — поэтому первый свой биплан Капрони создал самостоятельно. То есть, не совсем самостоятельно, а с помощью старшего брата. Федерико Капрони, кстати, довольно интересная и яркая личность.

— Тоже авиатор? — оживилась Зиночка.

— Историк, а точнее — краевед, — ошеломил ее сообщением Франсуа. — Он был старше своего знаменитого брата на пять с половиной лет. Изучал экономику в Миланском университете. Начиная работу в компании, которая производила удобрения, затем переключился на экономические аспекты ведения сельского хозяйства...

— Как-то все это далеко от авиации, — вставил Вася.

— Не перебивайте, товарищ младший лейтенант, — попросила Зиночка. — Мсье Ларош так увлекательно рассказывает.

— Мерси, мадемуазель, — слегка поклонился Ларош. — Когда Джанни увлекся авиацией, старший брат целиком ушел в его проекты и помог со строительством первого самолета. Это Федерико нашел для него механика по имени Уго Сандри Табакки. Федерико добыл и двигатель, и покупатели надолго запомнили фразу, которую он обращал к ним на сочном местном наречии: «Me fradel l'ha fat en laog che va per agia» — то есть: «Мой братишка построил такую штуку, которая летит по воздуху».

Зиночка захлопала в ладоши:

— Ну, мсье Ларош, вы сами — уникал! Сколько языков вы знаете?

— Все европейцы знают худо-бедно пару языков, кроме своего собственного, — улыбнулся Франсуа.

— Я могу сказать по-немецки «хенде хох», — поведал Вася.

Франсуа хлопнул его по плечу, никак не комментируя это признание, и вернулся к истории братьев Капрони:

— Экономические познания Федерико пригодились для того, чтобы взять кредиты и организовать широкую рекламу летательных аппаратов. Попутно он создал параллельный бизнес — производство велосипедов, который, в общем, помог братьям свести концы с концами. Пути их разошлись в начале тридцатых: Джанни продолжил работу в авиации, а Федерико... Он был поглощен страстью к историческим исследованиям. Постоянно сидел в библиотеках и архивах, написал несколько книг о старинных семьях Ольтесарка, с пятнадцатого века до двадцатого. Он читал о церквях и монастырских уставах, записывал устные семейные предания, — в общем, его занимало все, что имело отношение к его «малой родине». Он умер 2 декабря 1965 года.

— Давайте-ка поближе к самолетам, — не выдержал Вася.

Франсуа Ларош послушно обратился к изначальной теме:

— Итак, «фрателло» Джанни построил свой первый самолетик в 1908 году и сам на нем летал. После этого у него довольно быстро появился покровитель, готовый снабжать молодого инженера деньгами и вообще оказывать ему поддержку. Это был весьма

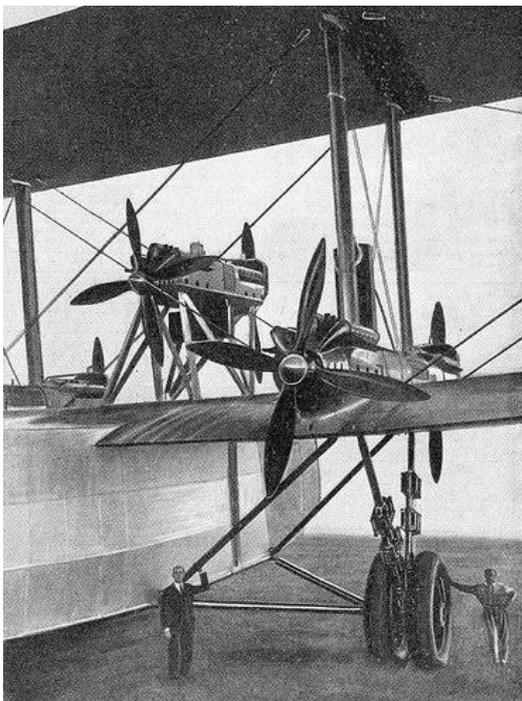
известный майор Джулио Дуэ. Тот самый, — добавил Франсуа, предупреждая вопрос. — Его теории произвели на Капрони большое впечатление, и он стал первым, кто начал поставлять аэропланы итальянской армии. Это происходило в 1911-12 годах. А уж когда началась война... Тогда и появился первый итальянский трехмоторник — биплан Капрони Ca.30 (войки обозначали его Ca.1).

— Не хотите на таком полетать? — осведомилась Зинаида Афанасьевна у Франсуа.

— Польщен, мадемуазель, — он наклонил голову и улыбнулся. — Ca.30, конечно, монстр: бомбардировщик с экипажем из четырех человек — два пилота и два стрелка, один спереди, другой сзади. Задний стрелок выполнял еще функции механика. Самолет весил почти четыре тонны. Чтобы он мог взлететь, для него построили бетонную взлетно-посадочную полосу.

— Что такого странного в бетонной взлетно-посадочной полосе? — не понял Вася. — Помоему, банальность.

— Это сейчас банальность, а тогда это произошло впервые. Так что, можно считать, Джанни Капрони был новатором и в этой области.



— А двигатели? — поинтересовался Вася.

— Как уже сказано, три: сначала «Гном» в сто лошадиных сил и еще два «Гнома» по восемьдесят. Первый вращал толкающий винт, два прочих — тянущие винты. Потом это дело усовершенствовали, поставили три «Фиата», все три по сто «лошадей». Если коротко, машина Капрони первая в Европе имела три независимые силовые установки. Он работал над своим самолетом почти шесть лет.

— Корпус деревянный, конечно, обтянутый полотном? — продолжал Вася. — Вы у нас любитель классики, мсье Ларош.

— Точно так... — согласился Франсуа. — Так или иначе, самолет стал знаменитым в одночасье, когда один из инструкторов летной школы в городе Форджа — в марте 1914 года — выполнил на нем «мертвую петлю» на высоте две тысячи метров...

— Еще одна итальянская фишка, — вставил Вася. — Делать «мертвые петли» на тяжелых бомбардировщиках.

— Итальянцы любят эффекты, — добавила Зиночка. — Импульсивный народ.

Франсуа продолжал:

— С середины 1915 года эти монстры находились на фронте. У итальянцев было пятнадцать эскадрилий, составленных из бомбардировщиков «Капрони». В основном они бомбили Австро-Венгрию, иногда летали, увы, бомбить бель Франс... Их построили около двухсот экземпляров. Особенностью самолетов Капрони был трехсекционный фюзеляж. Главная часть, содержащая кабину пилотов впереди и кабину стрелка сзади, была гондолой. На ней крепился толкающий двигатель. Две боковые части фюзеляжа — «балки» — связывали биплан с хвостовой частью, а тянущие двигатели устанавливались в передней части. Представили, мсье? — Он повернулся к Васе.

Вася кивнул.

— Желания полетать на таком все еще не возникло? — засмеялась Зиночка.

— Э... В общем, нет, — Вася энергично мотнул головой.

— И напрасно, — заметил Франсуа, — самолет был очень популярен. Пилоты его любили.

Вася постарался уйти от темы:

— Сколько всего моделей Капрони создал во время войны?

— В основном мы говорим о трех: о трехмоторном биплане Ca.1 (он же — Ca.30), о трехмоторном биплане Ca.3 (он же — Ca.33), и наконец о самом монструозном монстре — трехмоторном триплане Ca.4 и его версии Ca.5, — ответил Франсуа.

— И чем интересен Ca.33? — осведомился Вася.

— Уж поверьте, интересен. Этот бомбардировщик выпускался практически массово — 269 штук. И два года — два военных года! — находился на вооружении не только итальянской, но еще и английской армии. А в 1917 году его взяли на вооружение американцы. Что до моих соотечественников, то они купили лицензию на производство этого самолета. Во Франции он летал под названием CEP (Caproni Esnault Pelterie), поскольку производство французской версии Ca.33 по лицензии было развернуто на фирме, которая принадлежала знаменитому летчику и ученому Эно Пелтьери.

— Ничего так... — признал Вася.

— На самом деле было несколько модификаций, они различались силовыми установками и незначительными изменениями конструкции, но все они восходили к «старому доброму» Ca.33.

— И как он сражался, этот «старый и добрый»? — настаивал Вася.

— Все-таки заинтересовались? Гондола сверху открыта. Экипаж, как мы помним, четыре человека: два пилота и два стрелка. Пилоты сидят рядом, стрелки — сзади и спереди. Тот стрелок, что спереди, ведет огонь из пулемета «Ривелли» калибром шесть с половиной миллиметров. Тот стрелок, что сзади, — по совместительству механик, — сидит перед топливными баками заднего двигателя, а если потребуется — забирается по лестнице на заднюю стрелковую точку. Это была такая круглая огражденная площадка. Стрелять приходилось стоя — таким образом достигался круговой обстрел. Ноги защищала мелкая металлическая сетка. Пулемет на турели — тот же «Ривелли», только спаренный, а в некоторых случаях даже строенный. Были самолеты, оборудованные двумя пушками вместо пулеметов.

— Ладно, вернемся к русским корням, — потребовал Вася. — Какая связь с идеями Сикорского?

Франсуа покачал головой:

— Только та, что экипаж многочисленный и моторов много. То есть — принцип коллективной работы, который повышает живучесть самолета... Мы плавно подходим к главному чудовищу — Са.4 — самому большому летательному аппарату периода Великой войны. Он был построен в 1916 году. Это был двухфюзеляжный триплан с размахом крыльев почти в сорок метров.

Собеседники долго молчали, пытаясь представить себе этот самолет.

Наконец Франсуа Ларош прервал тишину:



— Естественно, эффективность самолетов Капрони вызвала серьезную дискуссию среди военных. Одни считали авиацию «длинными руками» наземных войск. Другие же

утверждали, что военно-воздушные силы должны быть самодостаточными. Капрони как раз придерживался последней точки зрения. Он неоднократно высказывался за использование авиации в самостоятельных боевых операциях. Его поддерживали высшие военные чины, убежденные в важности стратегических бомбардировок. Впрочем, Капрони и сам выступал в качестве теоретика. Он не сомневался в том, что именно бомбардировщики обладают ведущей ролью в войне. В трех своих сочинениях он обосновал широкомасштабное и самостоятельное применение военно-воздушных сил: в одной предлагал разрушить с воздуха австрийский флот, в другой утверждал, что бомбометание может быть использовано для «ошеломляющего удара» по противнику. Третью работу он отправил в Америку.

— Ого! — не выдержала Зинаида Афанасьевна. — У этого Капрони у самого были длинные руки.

— Ну, американские летчики летали на «Капрони» в 1917 году, — пожал плечами Франсуа. — Джанни считал, что современные ВВС — это оружие, способное поразить цель над линией фронта наземных войск. Причем рассматривалось два аспекта: стратегический и политический. ВВС превосходят любой другой вид оружия, поскольку способны поражать объекты, расположенные в глубине вражеской территории. Именно бомбардировщики способны нанести удар по инфраструктуре на плотно населенных территориях. Ничего так, да, для конструктора?

— Интересно, американцы воспользовались идеями Капрони, когда бомбили Японию, или это они самостоятельно додумались? — хмыкнул Вася.

— Идеи, как обычно, витают в воздухе... — Франсуа Ларош разлил остатки коньяка по бокалам. Зиночка опять отказалась и допила свой чай. — В семнадцатом году американская комиссия «Боулинг Аэронавтик» работала над систематизацией сведений о военной авиации в Европе, — снова заговорил мсье Ларош. — Капрони тут как тут: подарил ее главе майору Эдгару Горрелю книгу «Давайте поразим войну в самое сердце». Ее написал один итальянский журналист, но идеи там были выражены все те же: важность стратегических бомбардировок.

— Жуткий милитарист, — восхитился Вася.

— На самом деле не только, — вступился за Капрони Франсуа. — Он строил и санитарные самолеты — мирные версии своих бомбардировщиков, — и задумывался над перспективой создания пассажирских. В те годы трипланы Капрони в состоянии были перевозить до тридцати человек в закрытой кабине. В Америке бипланы Капрони пролетели из Ньюпорт-Ньюс, Вирджиния, до Нью-Йорка и обратно за пять часов с десятью пассажирами на борту. В Италии такой биплан провез четырех пассажиров, в их числе знаменитого Габриэле д'Аннунцио, над всеми основными городами этой страны, совершив беспосадочный перелет на тысячу четыреста километров. Сам Капрони не без иронии утверждал, что за транспортной авиацией будущее — «если, конечно, люди при появлении в небе большого транспортного самолета не бросятся на колени, умоляя Бога защитить их от этого апокалиптического монстра».

— Людям пришлось защищаться от апокалиптического монстра, потому что Капрони продолжил строительство бомбардировщиков, — заметила Зиночка.

— В любом случае, он был очень одаренным человеком, — сказал Франсуа Ларош. — Сконструировал более ста типов самолетов. Он умер в Риме в пятьдесят седьмом. В отличие от своего старшего брата, известен во всем мире.

© А. Мартьянов. 11.06. 2013.

## 79. Джеки Кохрейн, королева скорости



— Нет, фройляйн Шнапс, я не могу дать вам «Веллингтон», — Зинаида Афанасьевна была непреклонна. — Майор Штюльпнагель категорически воспретил мне делать это.

— Я и не подозревала, что майор вам приказывает, — рассердилась фройляйн Шнапс.

— Frau Leutnant, существуют правила...

— Я сильно подозреваю, что майор Штюльпнагель настроен против меня просто потому, что я женщина! — Брунгильда выглядела разъяренной. — А это, во-первых, в данном случае не имеет значения, а во-вторых... Так просто нечестно!

Она готова была расплакаться.

— Ну, не огорчайтесь, — попыталась утешить ее Зинаида Афанасьевна. — В прошлый раз когда вы брали тяжелый бомбардировщик, были эксцессы. Вы столкнулись с капитаном Хиратой, едва не упали на наши ангары...

— Еще скажите, что вас это напугало, — проворчала Брунгильда.

— Нет, но... — Зинаида Афанасьевна пожала плечами. — Мне правда очень жаль.

— Я не думала, что вы будете на его стороне, — горестно произнесла Брунгильда. — Между прочим, во время Второй мировой войны женщины вполне себе летали на тяжелых бомбардировщиках. И ничего. Правда, не в бою, — перегоняли их с места на место. Хотя мужчины, конечно, сначала пытались им запретить даже это.

— Помню, вы рассказывали о службе перегонщиц, — сказала Зинаида Афанасьевна. — Вася с Биллом были под сильным впечатлением.

— Так они с вами поделились? — Брунгильда выглядела приятно удивленной.

— Да, но подробностей я не знаю.

— Ну, например, та, которая возглавила эту службу, — Жаклин Кохрейн, — заговорила Брунгильда. Любимая тема — выдающиеся летчицы прошлого — заставила ее на время забыть о своих огорчениях. — Или Джеки Кохрейн, как ее называли. Это была настоящая дочь своего времени: активная, спортивная, решительная. Джеки Кохрейн родилась в 1906 году во Флориде. Ее настоящее имя — Бесси Ли Питтман. Ее отец переезжал из города в город в поисках работы. Детство Жаклин не было обеспеченным, но в общем и целом оно мало отличалось от детства других — в то время и в тех местах. По крайней мере, на столе ее матери всегда был обед.

— А какой у нее был характер? — заинтересовалась Зиночка.



— Судя по всему, бедовый, — ответила Брунгильда. — Она очень рано выскочила замуж за Роберта Кохрейна, молодого авиамеханика с военно-морской базы в Пенсаколе. Свадьба произошла 13 ноября 1920 года.

— Четырнадцать лет? — ужаснулась Зиночка.

— Пятнадцать, — поправила Брунгильда. — Учитывая, что Джеки родилась в мае, а свадьба произошла в конце года. А еще через четыре месяца на свет появился Роберт Кохрейн-младший.

— Теперь понятно, — протянула Зиночка.

— Кохрейны перебрались в Майами и прожили там четыре года. Потом Джеки подала на развод и вернулась к родителям — они к тому времени осели в одном из маленьких городков Флориды. Тогда же случилось несчастье: играя на заднем дворе, маленький Роберт случайно поджег свою одежду. Мальчик умер от ожогов.

— Ужас, — пробормотала Зинаида Афанасьевна.

— Таким образом, Бесси Ли осталась одинокой, — продолжала Брунгильда. — Она работала парикмахером. Как и ее отец, меняла места жительства и наконец очутилась в Нью-Йорке. Она была очень красива, как можно видеть на фотографиях, и решила воспользоваться своей выгодной внешностью в рекламных целях. С той же целью она изменила имя с Бесси Ли на Жаклин. Теперь ее называли не миссис Бесс Кохрейн, а мисс Джеки Кохрейн.

— Интересно, что она сохранила фамилию первого мужа, — заметила Зинаида Афанасьевна.

— Возможно, это ничего не значит, — предупредила Брунгильда. — Джеки интересовала лишь благозвучность. С новым именем она устроилась на работу в салон на Пятой авеню.

— Интересно, как отнеслись ко всему ее родители?

— После ее фокуса с замужеством и материнством в пятнадцать лет? Семья несколько лет ничего не желала о ней знать. Но она продолжала любить отца и мать и в конце концов помирилась с ними. Они даже жили на ее ранчо в Калифорнии спустя годы, когда Бесси Ли снова вышла замуж... Да, и еще в то время Джеки начала рассказывать, что она — не родной ребенок своих родителей, что ее удочерили.

— А как возникла эта странная идея?

— Думаю, — отозвалась Брунгильда, — Жаклин хотела скрыть от общественности первую главу своей жизни. Видимо, из-за полной заурядности этой главы.

— Заурядности? — воскликнула Зиночка. — Ничего себе!..



— С другой стороны, американское общество двадцатых могло «не понять» приключения ее бурной юности, — согласилась Брунгильда. — Ну да ладно. Джеки решила основать косметический бизнес и стала искать спонсоров. Таковой нашелся — это был Флойд Босуик Одлум, основатель корпорации «Атлас» в Голливуде. Он был старше ее на четырнадцать лет. И еще он был чертовски богат. Джеки быстро очаровала его, и он помог ей с бизнесом.

— А он был женат? — спросила Зиночка.

— Естественно... — Брунгильда вздохнула. — Впоследствии он развелся, чтобы жениться на Джеки. А пока он покатал ее на самолете, и мисс Кохрейн так вдохновилась, что пожелала брать летные уроки на аэродроме в Лонг-Айленде. Это было самое начало тридцатых, тогда можно было быстро научиться водить простой самолетик. Джеки училась только три недели. У нее были хорошие данные для того, чтобы стать авиатрисой, хотя коммерческую летную лицензию она получила лишь два года спустя. А в тридцать шестом году Одлум заключил с ней брак.

— Вот как оно в жизни бывает, — Зиночка покачала головой.

— Даже летчики не небожители, — ответила Брунгильда глубокомысленно. — Одлум и Кохрейн использовали удачный маркетинговый ход. Линию косметических товаров Джеки назвали «Крылья». А сама прекрасная Джеки в рекламных целях совершила полет на собственном самолете по всей стране. Представляете, живете вы себе в маленьком американском городке в середине тридцатых, и вдруг с небес спускается на личном самолете красивая женщина и предлагает вам покупать помаду ее фирмы! Кстати, спустя годы тот же Одлум использовал свои голливудские связи, чтобы добиться от Мэрилин Монро публичного признания этой губной помады. Так что бизнес у этих людей организован был крепко.

— Ну а как летчица она себя проявляла? — спросила Зиночка. — Насчет бизнеса я поняла, но, честно говоря, товарищ Шнапс, меня это как-то не сильно волнует.

— Джеки Кохрейн называли «Королевой скорости» — она участвовала в авиационных гонках с тридцать четвертого года. В тридцать седьмом была единственной женщиной в гонке Bendix. Вместе с Амелией Эрхарт она боролась за права женщин — летать и участвовать в соревнованиях. В том же тридцать седьмом в сентябре она установила новый национальной рекорд скорости для женщин, а в тридцать восьмом считалась лучшей женщиной-пилотом в Америке.

— Ну да, Амелия Эрхарт к тому времени уже исчезла, — вставила Зиночка.

— Амелия была и, наверное, останется самой знаменитой, — возразила Брунгильда. — Но которая из них была лучшей? По-своему, лучшие — все.

— Согласна! — подхватила Зинаида Афанасьевна с жаром.

— Все в том же тридцать восьмом Кохрейн ставит новый трансконтинентальный рекорд скорости, бьет рекорды высоты — и так далее... Все это пригодится ей позднее, когда потребуется вся ее слава для того, чтобы настоять на создании женской вспомогательной организации для перегона самолетов. Кстати, Кохрейн была первой женщиной, которая летала на бомбардировщике через Атлантический океан.

— Вам это, товарищ Брунгильда, не поможет, — предупредила Зинаида Афанасьевна. — Приказ Карлсона... гхм, то есть майора Штюльпнагеля я нарушать не стану.

— Ну и ладно... — Брунгильда махнула рукой. — И не нарушайте. Очень надо...

— Так что ваша Кохрейн делала во время войны? — Зиночка постаралась перевести разговор на более безопасную почву.



— Участвовала в организации «Крылья для Британии». Это было до вступления в войну Америки. Переправляла американские самолеты в Великобританию. А в Англии добровольцем служила в АТА — вспомогательной транспортной организации.

Английский опыт вдохновил ее на создание подобной же организации в Америке. И, как мы знаем, в конце концов ей это удалось.

— А после войны?

— Это была неугомонная леди, — ответила Брунгильда. — Она стала первой женщиной, преодолевшей звуковой барьер. Первая женщина, которая сидя за штурвалом реактивного самолета перелетела через океан... В конце войны она в качестве корреспондента одного из журналов стала свидетелем капитуляции Японии на Филиппинах. Она принимала участие в Нюрнбергском процессе. С сорок восьмого поступила на службу в ВВС США и в конце концов дослужилась до звания подполковника. Да, — прибавила Брунгильда, — в списке ее достижений взлет и посадка на палубу авианосца. Кохрейн была первой женщиной, которая это сделала.

— Говорят, для женщины это слишком большая перегрузка, — заметила Зиночка.

— Здесь я вынуждена согласиться, — кивнула Брунгильда. — Но ведь в космос-то женщины летают!

— Только не говорите, что Джеки еще и в космос летала, — взмолилась Зиночка.

— В шестидесятом году она стала спонсором программы «Меркурий-13» — это была одна из самых ранних попыток проверить, способны ли женщины быть космонавтами. В общем, Кохрейн сама потом притормозила эту программу — поговаривают, из ревности: она-то просто по возрасту не могла бы пройти ее. Зато в начале шестидесятых она из чистого любопытства вылетела на дирижабле. Ей были интересны все виды воздухоплавания.

— Да, космос Джеки уже не потянула, — сказала Зиночка. — Вот так проходит земная слава.

— Слава героев не проходит, — возразила Брунгильда. — И даже такие универсальные люди, как Джеки Кохрейн, не могут все. Хотя ей, конечно, повезло: она видела зарождение авиации, а к концу жизни видела уже космические корабли. Огромный скачок! Ах да, вам это, наверное, не очень интересно, Зинаида Афанасьевна, — прибавила фройляйн Шнапс, — но Кохрейн занималась еще и политикой. Она была близким другом генерала Дуайта Эйзенхауэра и в пятьдесят втором Жаклин с мужем помогли спонсировать его избирательную кампанию. Сама она баллотировалась на пост конгрессмена в пятьдесят шестом — от Республиканской партии. Она чуть-чуть уступила своему сопернику, буквально на три процента. Говорят, эта неудача сразила Джеки. Она до конца жизни переживала из-за этого.

— Очень честолюбивая женщина, — Зиночка покачала головой. — Но по-своему, конечно, вызывает восхищение.

— Жаклин прожила насыщенную, долгую жизнь и умерла 9 августа 1980 года в Калифорнии, — сообщила Брунгильда. — В том самом доме, который столько лет делила с мужем.

— Странно, что она сравнительно мало известна, — высказалась Зиночка.

— Ее брак с миллионером, возможно, способствовал ее малой популярности в народе, — предположила Брунгильда. — Честолюбие тоже могло сыграть против Жаклин. Ну и конечно, какое может быть сравнение с Амелией, которая пронеслась по небесам, как звезда, и исчезла на пике карьеры, славы, красоты!.. У Жаклин не было формального образования, кстати, но она была умная, сообразительная, ловкая. Ее считали одной из самых выдающихся женщин-предпринимателей. Она много жертвовала на благотворительность и использовала свое влияние для того, чтобы продвигать женщин в авиации. Ее именем назван большой кратер на планете Венера.

— Очень интересно, — сказала Зиночка и крепко пожала Брунгильде руку.

— Так я могу взять «Веллингтон»? — живо спросила Брунгильда.

— Простите, но в этом вам отказано, — решительно отвечала Зинаида Афанасьевна. — Возьмите «Бэтл», если хотите.

© А. Мартьянов. 11.06. 2013.

## 80. «Осы» в воздухе



Штаб-сержант Билл Хопкинс прищурился:

— Всем известно, что английская леди способна выполнять работу английского портового грузчика, садовника или свиновода и при этом продолжает сохранять невозмутимый вид, да еще притворяется, будто она хрупкое существо.

— Зато американские леди даже в бальных платьях похожи на ковбоев, — парировал Уилберфорс Гастингс.

— Ну знаете! — возмутился Хопкинс. — Зато в авиации американские леди...

— Впереди планеты всей, — к спорщикам приблизился Вася и фамильярно обнял обоих за плечи. — Эх, как хорошо я сейчас полетал на «Мессере»! Прямо душа поет. Что касается женщин, друзья мои, то только советские девушки летали на боевых самолетах

— Вовсе нет! — вспыхнул Гастингс, высвобождаясь из васиных «медвежьих объятий». — Конечно, в боях англичанки не участвовали, но...

— Вон идет мисс Всезайка, — Хопкинс кивнул на приближающуюся Брунгильду Шнапс. — Она точно знает все подробности.

— Она на меня, возможно, зла, — прошептал Вася. — Это ее я сбил на «Мессере».

— А она на чем была? На У-2?

— Тоже на «Мессере», — прыснул Вася.



— Между прочим, я все слышу, — сообщила Брунгильда. — И совершенно не сержусь. Победа достается сильнейшему!

Вася пожал ей руку:

— Сердечное Danke, Frau Leutnant! Приятно услышать справедливое слово.

Брунгильда Шнапс тряхнула его руку и прибавила:

— А то, что вы тут спорили о женщинах в авиации во время Второй мировой... В Америке действительно была сильная организация женщин-пилотов. Называлась WASP. Звучит похоже на «оса». Если по-английски. У ее истоков стояли две замечательные женщины — Жаклин Кохрейн и Нэнси Харнесс Лав.

— Сейчас угадаю, — предположил Хопкинс. — До войны эти две дамы участвовали в авиационных шоу, а потом объединили усилия и организовали вспомогательный женский авиационный корпус?

— Как американец, — ответила Брунгильда, — вы должны лучше знать историю собственной страны. Эту историю писали не только мужчины, но и женщины. И вы, кстати, ничуть не угадали. Джеки Кохрейн и Нэнси Лав действовали совершенно независимо друг от друга. И создали две разных организации, которые были объединены только 5 августа 1943 года.

— В таком случае, все гораздо более сложно, чем кажется, — подытожил Гастингс.

— Кстати, Англии женщины-авиаторы Америки будут благодарны за помощь! — добавила Брунгильда. — Вот вам кое-какие цифры, джентльмены, а также Вася: вспомогательные женские авиационные эскадрильи поднимали в воздух практически все виды боевых самолетов, они пролетели в общей сложности свыше шестидесяти миллионов миль. В эту организацию подали заявления двадцать пять тысяч женщин. Были приняты менее двух тысяч, а завершили обучение чуть более тысячи.

— Для такой большой страны, как Америка, — не так уж много, — заметил Уилберфорс Гастингс.

— Достаточно, — отрезала Брунгильда. — Идея у них была довольно логичная. С началом войны стало очевидно, что летчиков не хватает. Нужно было освободить опытных пилотов от неквалифицированной работы — и в первую очередь от небоевой работы, вроде транспортировки мишеней или перегона самолетов с заводов на авиационные базы. Кто может с этим справиться? Специально обученная женщина-пилот.

— Думаю, американское общество как достаточно консервативное, — заметил Гастингс, — воспротивилось подобной идее.

— Но в Америке уже были свои женщины-пилоты. И одна из них, Жаклин Кохрейн, буквально атаковала командующего ВВС США генерала Генри Арнольда требованием создать особое вспомогательное женское подразделение для использования его в небоевых миссиях. Арнольд категорически отверг эту идею. Америка тогда вообще не участвовала в войне. Поэтому Жаклин Кохрейн взяла и уехала в Англию!

— Ловко, — восхитился Гастингс. — Но что она там делала?

— Поступила добровольцем в АТА — Air Transport Auxiliary. С января сорокового года в этой организации использовали женщин.

— Air — понятно, «воздушный», — сказал Вася. — Transport тоже понятно. А что такое Auxiliary?

— Вспомогательный, — объяснил Хопкинс. — Вася, такие слова надо знать.

— Теперь буду, — буркнул Вася.

— Специалисты АТА обучали женщин, желающих заниматься воздушными транспортными перевозками. Таким образом, американки из АТА стали первыми американскими женщинами, которые водили именно боевые, фронтовые самолеты. В том числе — «Бленхеймы», «Спитфайры»... Даже такие жуткие бомберы, как «Стирлинг». Когда смотришь фотографию с девушкой в кабине «Стирлинга», то кажется, будто это игра — «найди девушку»... — улыбнулась Брунгильда.

— Но ведь они не воевали? — уточнил Вася.

— Нет, но тренировки, в общем, были приближены к тренировкам боевых пилотов. Они должны были уметь привести самолет на базу. И преодолеть любые трудности, которые могут встретиться во время полета.

— То есть, кроме Жаклин, в Англии служили добровольцами и другие американки? — уточнил Хопкинс.

Брунгильда утвердительно кивнула:

— Да, и большинство из них так и оставалось в Великобритании в АТА. В Америку вернулись лишь три из них. Они хотели организовать на родине подобную службу.

— Однако на родине их ждал злой сексист генерал Арнольд, — напомнил Билл Хопкинс.



— Ну и что? — Брунгильда пожала плечами. — На Арнольде свет клином не сошелся. Перл-Харбор показал, что мужчин-пилотов по-прежнему не хватает. Бригадный генерал Уильям Таннер был озадачен призыванием на военную службу гражданских пилотов. И вот как-то раз Таннер переговорил со своим сослуживцем, майором Робертом Лавом. Собственно, главным инициатором беседы был не майор, а его супруга, миссис Лав — в прошлом летчик-испытатель, а ныне — имеющая лицензию коммерческого пилота известная летчица Нэнси Харнесс Лав. Нэнси сказала, что готова подготовить план программы использования женщин-летчиц для небоевых миссий. Это освободит мужчин-летчиков для более ответственных и трудных (а также и опасных) заданий. И Таннер принял предложение.

— А как же Арнольд? — Хопкинс, казалось, не верил своим ушам.

— Арнольд ничего не знал об этом соглашении, — объяснила Брунгильда. — А Таннер не знал, что Арнольд полтора года назад уже категорически отверг аналогичную инициативу.

— Насколько можно судить по событиям в Перл-Харборе, в американской армии не было идеальной... гхм!.. как бы это сказать? Субординации? Дисциплины? — осторожно сказал Гастингс.

— Да творилось там то же, что и везде! — брякнул Вася. — Люди-то повсюду одинаковы.

— Приблизительно так, — кивнула Брунгильда. — И тут, как снег на голову, в марте сорок второго из Англии возвращается Джеки Кохрейн. Обогащенная опытом работы в АТА. Кохрейн пускает в ход тяжелую артиллерию.

— Э... Элеонора Рузвельт? — предположил Билл Хопкинс.

— В точку! — обрадовалась Брунгильда. — Элеонора поддерживала Кохрейн с самого начала. Она написала в газету о замечательной инициативе американских женщин. С Арнольдом вышел скандал, он обвинял Таннера, Лава, миссис Лав, Джеки Кохрейн в злостных интригах за его спиной, но против супруги президента и прессы генерал оказался слаб. Так что ему ничего не оставалось, как сделать хорошую мину при плохой игре и «благословить» начинание.

— И тогда была создана единая организация? — спросил Вася. — Ведь обе дамы наконец начали действовать сообща?

— Они действовали в одном направлении и как будто сообща, но не вместе, — возразила Брунгильда. — В результате были созданы две женских эскадрильи. 10 сентября 1942 года — отряд летной подготовки женщин на муниципальном аэродроме города Хьюстон, штат Техас. Командиром этого отряда была Джеки Кохрейн. Эта программа называлась WFDT — Women's Flying Training Detachment. Подготовка у них была довольно серьезная — практически такие же занятия, что для «нормальных» авиационных курсантов. Они не учились использовать оружие, мало тренировались в групповых полетах и почти не использовали фигуры высшего пилотажа. Они «просто» летали. Кстати, несколько женщин-пилотов водили даже реактивные самолеты.

— А вторую группу возглавила Нэнси Лав? — сказал Вася.

— Вторая была образована тогда же, в сентябре сорок второго, — подтвердила Брунгильда. — Ее действительно возглавила Нэнси Лав. Они базировались на армейском аэродроме в Нью-Касле, штат Делавэр, и назывались WASP — Women's Auxiliary Ferry Squadron. Они в основном перегоняли самолеты с заводов на базы. Кстати, умели при случае осуществить кое-какой ремонт. В Делавэре дела обстояли более сурово, чем в Техасе. Группа Нэнси Лав должна была самостоятельно искать себе жилье, формы этим девушкам не выдавали — они одевались «как радуга». Нет страховки жизни, медицинское обслуживание — по минимуму. Не было ни грузовиков на случай аварии, ни пожарной машины. И все же к январю сорок третьего были подготовлены три группы летчиц.

— Ну что, молодцы, — одобрил Вася. — Через тернии к звездам.

— Знаете, кто им помог? — улыбнулась Брунгильда.

— Кто? — хором спросили англичанин и американец.

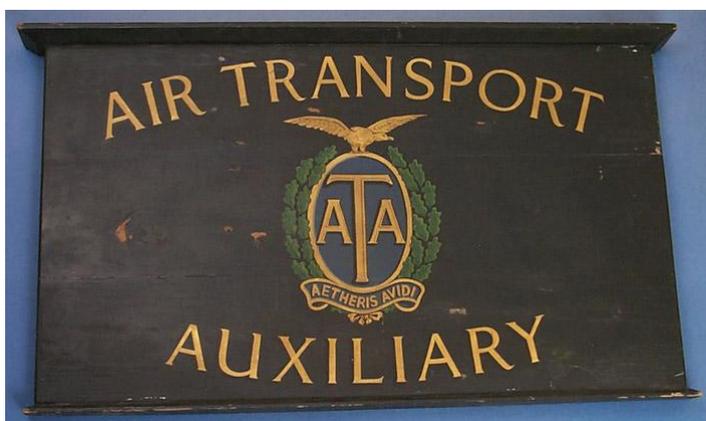
— Фифинелла, девушка-гремлин!

— Гремлин? — Уилберфорс Гастингс выглядел шокированным. — Это ведь зловредное существо, которое портит самолеты и устраивает необъяснимые поломки оборудования.

— В Хьюстоне хватало своих «гремлинов», — ответила Брунгильда. — Стояла осень, повсюду туманы и сырость, почва — липкий глинистый грунт. Жилье тесное, неудобное. Настроение падает. И вот 10 февраля 1943 года был выпущен первый номер самодельного журнала «Фифинелла». Он сразу развеселил летчиц. В конце концов они попросили Уолта Диснея, который нарисовал озорную Фифинеллу по сказке Роальда Даля, дать им возможность использовать этот образ как официальный талисман своей организации. Естественно, Дисней разрешил.

— Может быть, у гремлина-девушки не такой плохой характер, как у нормального гремлина, — предположил Гастингс.

— Или Фифинелла просто подыгрывала своим, — добавил Хопинс.



Брунгильда продолжала:

— Обе эскадрильи были объединены в июле 1943 года под общей командой Джеки Кохрейн. Организация стала называться WASP.

— В общем, довольно безопасное занятие, — подытожил Вася. — Нет, я одобряю. Действительно, девушка на войне — это крайняя мера, это когда как у нас было... — Он помрачнел. — А что американки только перегоняли самолеты — это очень хорошо.

— Между прочим, не следует думать, что эта «безопасная» работа была такой уж безопасной, — возразила Брунгильда Шнапс. — Случались и потери. Тридцать восемь летчиц WASP погибли: одиннадцать во время обучения и двадцать семь на действительной военной службе. Естественно, все — не в бою, а в авариях. Они не считались военнослужащими. Когда они погибали, их хоронили на свои средства члены семьи, государство в этом не участвовало. Им даже не разрешали возлагать государственный флаг на гроб! Первыми погибли Маргарет Ольдербург и ее инструктор Норрис Морган: их самолет упал в семи милях от Хьюстона во время тренировки. Женщины из WASP получили статус ветеранов войны гораздо позднее.

— По-моему, мы переходим к вопросам дискриминации, — заметил Вася.

— К сожалению, — согласилась Брунгильда. — Как уже говорилось, около тысячи летчиц участвовали в WASP. Среди них были всего четверо «цветных». Две азиатки — Хизел Инг Ли и Мэгги Джи. Инг Ли погибла во время тренировочного полета, а Мэгги Джи благополучно пережила войну. И две индианки — сейчас принято говорить «коренные американки» — обе из резервации в Южной Дакоте: Ола Милдред Рексрот и Оглала Сиу. После войны они вступили в ВВС.

— А чернокожие летчицы? — поинтересовался Вася.

— Чернокожих вообще не брали, — вздохнула Брунгильда. — Все прочие были белыми. Организация прекратила свое существование в конце 1944 года. Расходы на обучение женщин-пилотов сочли неоправданно высокими. Кохрейн пыталась настаивать, требовала, чтобы WASP включили в военные программы, но эту битву она проиграла. 7 декабря 1944 года на аэродроме в Техасе она простилась с боевыми подругами и объявила WASP распущенной.

— Так когда их признали ветеранами войны? — поинтересовался Вася.

— Не поверите... Все документы WASP были опечатаны на тридцать пять лет. Никто толком не знал, чем они занимались. Только в 1975 году бывшие члены WASP и полковник Брюс Арнольд — сын генерала Арнольда — начали добиваться признания. Лишь два года спустя эти женщины получили звание ветеранов Второй Мировой, а Медаль Победы им вручали в восемьдесят четвертом. Многие медали получали дочери и сыновья героинь, к тому времени уже умерших.

© А. Мартъянов. 11.06. 2013.

## 81. Прекрасные гремлины



— Все равно не понимаю, как можно было взять эмблемой гремлина, — сказал Билл Хопкинс. — У меня в голове это не укладывается. Дракон — понимаю, орел — понимаю, даже старый монтыяр с трубкой в зубах — понимаю... Но богопротивное существо, которое только тем и занимается, что втихаря портит самолеты!..

— Вы все-таки суеверны, — упрекнула его Брунгильда Шнапс. — Хотя, возможно, женщины-пилоты из службы перегона самолетов, о которых я рассказывала, тоже были по-своему суеверны, избирая себе такую эмблему. Может быть, они рассчитывали приручить хитрую, озорную и коварную девушку-гремлина Фифинеллу.



— Кстати, — вмешался Вася, — я ничего не знаю о Фифинелле. Хотя с деятельностью гремлинов знакомы, вероятно, все, кто бывал на сервере.

— Это особенные гремлины, — засмеялась Брунгильда, — и о них речь сейчас не идет... пусть ими занимаются программисты. А кстати, товарищ младший лейтенант, известно ли вам о существовании особенного русского гремлина?

— Ой, — молвил Вася, делая вид, что напуган. — Неужто имеется такой специальный монстр?

Брунгильда кивнула.

— Был такой писатель Роальд Даль, который написал книжку «Гремлины». Имя для женской версии гремлины — Фифинелла — он взял из истории... конских забегов. В 1916 году была знаменитая кобылка, победительница дерби в Эпсоме, по имени Фифинелла. Вот ее-то имя он и заимствовал. Кстати, именно в том самом году Даль родился... Чем занимается гремлин на самолете?

Она многозначительно подняла палец, словно учительница.

— Пакостит, известно чем, — пробурчал Вася. Он был сражен известием о «специальном русском гремине».



— Да, точно. Все необъяснимые поломки — их рук дело. Кроме того, они могут в самый ответственный момент пощекотать летчика. Промахи, неточно или раньше времени сброшенные бомбы, ошибки пилотирования... Список может быть долгим. Роальд Даль, бывший пилот Королевских ВВС, написал «Гремлинов» в сорок втором. Это была сказка об опасном боевом полете. Ее издавали в «Космополитэн» по частям, и известно, что сама Элеонора Рузвельт читала ее своим внукам.

— Как мило! — вставил Билл Хопкинс.

Брунгильда хмыкнула:

— А вот Уолт Дисней столкнулся с серьезной проблемой, когда захотел сделать фильм по этой книге. Как сделать вредных эльфов привлекательными — достаточно привлекательными для того, чтобы они могли стать героями мультфильма? Ведь гремлины уничтожали самолеты союзников!.. Ну да ладно, Фифинелла получилась весьма

забавной. Однако серию мультфильмов о Второй мировой снял не Дисней, а «Уорнер Бразерс». Там действует кролик Багз Бани. И один из мультфильмов называется — внимание, Вася! — «Русская рапсодия». И там действуют говорящие с русским акцентом особые «Гремлины из Кремлина», т.е. из Кремля, — «Gremlins from the Kremlin»\*, по-английски игра слов более заметна. Они атакуют аэроплан, пилотируемый Адольфом Гитлером!



— Уф! — с облегчением произнес Вася. — Видите, друзья, какие в Советском Союзе гремлины были? Сознательные!

— Это точно! — засмеялся Хопкинс. — Но американские летчицы, похоже, тоже научили своих гремлинов уму-разуму.

— Фифинелла была изображена Диснеем как крылатая фигурка, заходящая на посадку, — продолжала Брунгильда. — На ней летная форма, на шлеме рожки. Девушки из службы перегона самолетов усадили свою гремлину верхом на бомбу. И с удовольствием носили эту эмблему на летных куртках. Она же красовалась над воротами аэродрома. Ее можно было видеть на борту некоторых самолетов. Один — «Летающая крепость» В-17G носил личное имя «Фифинелла». Этот самолет разбился 13 августа 1944 года во время бомбежки во Франции. Но Фифинелла тут ни при чем...

Билл Хопкинс с сомнением покачал головой:

— В таких случаях никогда нельзя знать наверняка. А та летчица, которая все это затеяла с женской службой перегона самолетов, — Нэнси Лав...

— О, — оживилась Брунгильда, — Нэнси была абсолютно выдающейся личностью. Ее настоящее имя, точнее, то имя, которое она получила при рождении, было Ханна Линкольн Харкнесс. Она родилась 14 февраля 1914 года в Хьюстоне, штат Мичиган.

Вася принялся прикидывать на пальцах, и Брунгильда засмеялась:

— Ну что такое — упомянешь женщину, и тут же начинают подсчитывать ее возраст! В сороковом году ей было двадцать шесть. Совсем молодая. Эта девочка родилась в богатой семье, ее отец был врачом, а сама она, как и многие ее ровесники, с ранних лет увлеклась авиацией.



— Опять подсчитывать возраст? — тихонько спросил Вася.

— Я и так скажу, — милостиво отозвалась Брунгильда. — Ей было шестнадцать, когда она впервые поднялась в воздух на самолете. Вскоре сдала экзамен и получила летную лицензию. Вообще характер у нее был беспокойный, и она была известна своей склонностью к авантюризму. Например, учась в колледже «Вассар» в Нью-Йорке, она подрабатывала тем, что катала своих товарищей-студентов на самолете. Самолет же арендовала на ближайшем аэродроме.

— А по какой специальности она училась? — поинтересовался Билл Хопкинс.

— Я не уверена, но, кажется, она изучала право, — ответила Брунгильда. — Впрочем, это не имеет большого значения, потому что в тридцать шестом она выскочила замуж за Роберта Лава, майора запаса резервного авиакорпуса. Вместе они организовали в Бостоне собственное авиационное предприятие, которое процветало. Нэнси работала там пилотом, имела лицензию коммерческого летчика, а в тридцать седьмом и тридцать восьмом выполняла работу летчика-испытателя. Проверяла безопасность новых модификаций, например, испытывала трехколесное шасси, которое потом стало стандартным для большинства аэропланов. Известен случай, когда она помогала превратить водонапорную башню в специальный ориентир, помогающий пилотам в навигации.

— Кажется, она нашла себя, — заметил товарищ младший лейтенант. — И что, детей у нее не было?

— Были, но потом. Не забегайте вперед, — остановила его Брунгильда. — Нэнси Лав, как мы знаем, выступала в качестве инициатора создания женских летных эскадрилий. В мае сорокового она писала подполковнику Роберту Олдсу, который отвечал за перегон

самолетов в Англию, что имеет на примете сорок девять женщин-пилотов. У каждой — более тысячи летных часов. Они могут быть задействованы в этих операциях, писала Нэнси.



— Мы же знаем, что план был отвергнут, — вставил штаб-сержант Хопкинс.

— Да, генерал Арнольд счел идею недостаточно хорошей, — кивнула Брунгильда. — Но знаем мы также, что в конце концов Нэнси Харкнесс Лав добилась своего. В сорок втором ее муж был призван на действительную военную службу, и уж тогда-то они с женой вместе сумели настоять на реализации дерзкого плана. И в конце концов, как мы знаем, женские эскадрильи были созданы.

— А что сама Нэнси — только руководила? — спросил штаб-сержант. И пояснил: — Я к тому, что в те годы летчики все еще любили ставить разные рекорды. Та же Амелия...

— Амелии в те годы уже не было в живых, — печально произнесла Брунгильда. — Что касается Нэнси, то да, она поневоле поставила несколько рекордов. Если можно так назвать ее достижения. Например, она была первой женщиной, которая подняла в воздух P-51, F-54, B-25. К марту 1943 года она неплохо разбиралась в четырнадцати (а некоторые пишут, что в шестнадцати!) моделях боевых самолетов. Известно, что она стала первой женщиной в истории США, которая пролетела на B-25 всю страну, от океана до океана, в рекордно короткие сроки. Одна из двух женщин, кому приходилось летать на «Летающей крепости» B-17.

— А кто вторая? — поинтересовался Билл Хопкинс.



— Ее имя Бетти Гиллис. Вместе эти две летчицы собирались перегнать тяжелый бомбардировщик в Англию, но известный нам генерал Арнольд пресек эту инициативу на

корню. Однако освоить этот самолет они все же успели... В общем, рекорды и подвиги Нэнси Лав были, скорее, рабочими, нежели спортивными. Хотя, — она задумалась, — нет, я не права. В конце сорок четвертого WASP были расформированы, и Нэнси Лав все-таки поставила свой рекорд. Она совершила кругосветный полет и вела самолет по меньшей мере половину времени — в том числе над Гималаями.

— Ну что ж, почет и уважение этой леди, — сказал Вася. — Молодец, что и говорить. А что, родная страна отблагодарила героиню?

— В самом конце войны Роберт и Нэнси получили медали за выдающиеся заслуги. Редкий случай, когда супружеская пара награждается одновременно. В представлении к медали было официально отмечено, что Нэнси Лав подготовила более трехсот летчиц, способных летать на новейших боевых самолетах. И вот теперь, когда война шла к концу, — продолжала Брунгильда с улыбкой, — у Нэнси Лав нашлось время на личную жизнь, и она подарила своему мужу трех дочерей.

— Будущих летчиц, очевидно, — пробормотал Вася.

— Неизвестно, — призналась Брунгильда. — В любом случае, Нэнси Лав продолжала работу в авиационной промышленности и не оставляла борьбу за признание своих подруг по WASP ветеранами войны — со всеми полагающимися им привилегиями.

— Но ведь они добились признания, — напомнил Билл Хопкинс.

— Нэнси до этого не дожила, — Брунгильда опять вздохнула. — Она умерла 22 октября 1976 года от рака. После ее смерти нашли одну коробку, которую Нэнси хранила тридцать лет. Там был сделанный от руки список пилотов — тех, кого Нэнси призвала на службу в сороковом. Были вырезки из газет, фотографии, некрологи на тех, кто погиб, находясь под командой Нэнси. Она помнила их всех — все эти годы.

© А. Мартьянов. 11.06. 2013.

## 82. «Итальянский истребитель»



— Говорят, Билл, ты теперь специалист по итальянским самолетам! — такими словами приветствовал штаб-сержанта его друг, товарищ младший лейтенант Вася.

— Ну, полетал на бомбардировщике Розателли, и что? — отозвался Билл Хопкинс. — Если уж на то пошло, слухи о том, что итальянцы делали плохие самолеты, летать на которых в состоянии были только сами итальянцы, и то из непонятого патриотизма, — так вот, эти слухи несколько преувеличены.

— Только не пытайся убедить меня в том, что не предпочел бы что-нибудь американское.

— Предпочел бы, — признал Билл, — но Розателли действительно делал неплохие самолеты. И это — факт.

К друзьям приблизилась Брунгильда Шнапс: шлем под мышкой, волосы растрепаны.

— Удачно полетала! — объяснила она, кивнув друзьям в знак приветствия. Они даже не стали уточнять, какой смысл фройляйн Шнапс вкладывает в эти слова. — Вы сейчас говорили о Челестино Розателли?

— Он, конечно, не так великолепен, как Антон Фоккер, — попытался съязвить Вася, но Брунгильда отмахнулась:



— Любовь иррациональна, можете не иронизировать... Челестино Розателли был действительно выдающимся конструктором. Из тех, из первых. Он родился в 1885 году в Бельмонте, и родители — которых звали Бернардино и Аполлония (думаю, прекрасные люди), — рано заметили у сына выдающиеся способности к математике. Они поддержали его, помогли поступить в Промышленную школу в Риме. Кстати, он блестяще учился и даже получал стипендию. В 1910 году защитил диссертацию, предоставив проект металлического виадука. От металлических мостов Розателли перешел к проектированию самолетов и получил звание лейтенанта...

— Ох уж это стремление итальянцев раздавать военные звания! — вставил Билл Хопкинс.

— ...и в 1916 году работал над самолетом S.V.A. вместе с конструкторами Умберто Савойя и Родольфо Вердуцио. А потом Розателли сделался ведущим конструктором «Фиата» и оставался таковым до самой своей смерти в 1945 году. Он умер в Турине 23 сентября, причину смерти не знаю... Хотя в сорок пятом году умирали и от естественных причин. Как ни странно... А о каком самолете вы сейчас говорили?

Вася ответил:

— Решили вот попробовать С.Р.32.

— То есть, Caccia Rosatelli, «Качча Розателли», — подхватила с энтузиазмом Брунгильда Шнапс. — «Истребитель Розателли». Самолетик был настолько известным, что его называли без имени — просто «Итальянский истребитель».

— Товарищ Вася упорно хочет, чтобы я летал на биплане, — наполовину в шутку пожаловался американец.

Брунгильда пожала плечами:

— Это был выдающийся биплан. Точнее, полутораплан. Не вижу ничего зазорного в том, чтобы попробовать его. В своем роде С.Р.32 стал вершиной творчества Розателли. Синьор Челестино сделал уменьшенный вариант своего же полутораплана С.Р.30. Который, кстати, как и большинство основных итальянских машин в тридцатые, участвовал в гонках... Для С.Р.32 — по сравнению с С.Р.30 — сократили площадь несущих поверхностей, укоротили фюзеляж, а мотор остался тот же — двенадцатицилиндровый «Фиат» А.30RA жидкостного охлаждения. Шестьсот лошадиных сил. Самолет стал легче и быстрее по сравнению с предшественником. 28 апреля 1933 года он поднялся в воздух над заводским аэродромом в Турине.



— И с тех пор стал предметом патриотической гордости итальянцев, — в тон Брунгильде вставил Вася.

— Не поверите, товарищ младший лейтенант, — обернулась к нему фройляйн Шнапс, — но С.Р.32 поступили сначала не к соотечественникам, а к китайцам.

— В.Р.20 — японцам, С.Р.32 — китайцам, — протянул Хопкинс.

— А что делать? — Брунгильда пожала плечами. — Муссолини позарез требовалась валюта, поэтому он был заинтересован в экспорте. И в тридцать четвертом итальянские авиационные советники, приглашенные правительством Чан Кайши, помогли заключить сделку. Муссолини даже задержал перевооружение собственных ВВС, чтобы поскорее поставить самолеты китайцам. Вот почему на первых С.Р.32, которые вышли из заводских цехов, были двенадцатилучевые белые китайские солнца. Эти самолеты были вооружены двумя пулеметами «Виккерс»; на них установили дополнительные радиаторы для жаркого климата. И весной тридцать пятого «Фиаты» прибыли в Китай.

— А дальше, небось, повторилась история с В.Р.20 и японцами, — заметил Билл Хопкинс.  
— Итальянские самолеты у них не прижились.

— Восток — дело тонкое, — хмыкнул Вася.

— В какой-то мере, — кивнула Брунгильда. — Смесь из бензина, бензола и спирта, на которой работал двигатель А.30РА, в Китае больше нигде не применялась. Ну и уровень подготовки у китайцев не дотягивал до современной машины. Поэтому уже в июле соглашение было расторгнуто. Таким образом, пикантная ситуация «китайские С.Р.32 против японских В.Р.20» не сложилась.

— Мы можем ее воспроизвести, — предложил Вася. Азарт загорелся в его глазах. — Что скажешь, Хопкинс?

Американец неопределенно пожал плечами.

— А вот в родной Италии судьба С.Р.32 сложилась прекрасно, — продолжала Брунгильда. — К концу тридцать пятого этот самолет стал самым массовым истребителем у себя на родине.

— Мне кажется, он слабовато вооружен, — заметил Вася. — Два пулемета калибра 7,69 миллиметров — это как-то несерьезно.

— Итальянцы тоже так решили, — кивнула Брунгильда, — поэтому на следующей модификации — С.Р.32bis — установили еще два «Виккерса» поверх нижнего крыла. Да, и еще усовершенствовали двигатель: он допускал трехминутный взлетный форсаж до восьмисот лошадиных сил. Плюс новый карбюратор и подшипники. Продолжительность полета увеличилась.

— А крыльевые пулемёты создали дополнительное сопротивление, — сказал Хопкинс, — и скорость наверняка упала.

— Ну да, — кивнула Брунгильда. — Но итальянцы пошли на это. В тридцать седьмом фюзеляжные пулеметы заменили на крупнокалиберные — 12,7 миллиметров.



— Жажду послушать про Испанию, — заметил Вася. — Вот ведь был универсальный полигон для военных новинок тридцатых годов!..

— Разумеется, С.Р.32 там побывали, — сказал Билл Хопкинс. — С августа тридцать шестого они действуют с аэродрома под Севильей. Испанцы называли их «Чирри» — «сверчок». Начали «Чирри» со славных битв с «Ньюпорами» и «Девуатинами». У республиканцев были чертовски устаревшие самолеты, итальянцы сбивали их без труда.

— Ничего подобного, — запротестовал Вася. — Вовсе не без труда. И тоже несли потери. И вообще, они предпочитали летать группами по двенадцать самолетов, а республиканцы — буквально по одному-два. А потом — неприятный сюрприз: 28 октября 1936 года четыре незнакомых бомбардировщика разнесли аэродром Таблада, где как раз формировалась эскадрилья С.Р.32, третья по счету. Это был туполевский СБ, и по скорости он превосходил С.Р.32. Чем и пользовались советские летчики — на СБ они ухитрились преследовать «итальянский истребитель»!.. Дальше — больше: появился И-16, и в ноябре он навязал итальянцам непривычную для них тактику боя на вертикалях.

— А как «итальянский истребитель» взаимодействовал с И-15? — спросил Билл Хопкинс. — Вроде бы, они должны быть более-менее сходны.

— По большому счету, истребитель Розателли ни на кого из своих «ровесников» не похож, — ответила Брунгильда. — Что до И-15, то С.Р.32 превосходил его по скорости на малых высотах, но уступал в горизонтальной маневренности. Зато И-15 был легче почти в полтора раза, а мотор у него был мощнее. Отсюда у советского истребителя меньше радиус виража, выигрыш в скороподъемности... В общем, в ближнем маневренном бою на горизонталях И-15 как будто выигрывал у С.Р.32. Зато в пикировании С.Р.32, куда более тяжелый, разгонялся гораздо быстрее: это был самый обычный прием, которым итальянские пилоты выходили из боя. И здесь И-15 за ними угнаться здесь не мог.

— А И-16? — ревниво поинтересовался Вася. — Мемуары некоторых из наших почитать — так против И-16 в небе Испании вообще не было приёма.

— Против любого самолета есть прием, — ответила Брунгильда. — Уж вам ли не знать!.. Республиканские пилоты, летавшие на И-16, описывали особенности боя с истребителем Розателли. И-16 уступал ему в маневренности на горизонталях, но выигрывал в скорости на всех высотах и в вертикальном маневре. От него С.Р.32 в пикировании уйти уже не мог. Зато у С.Р.32 имелась значительная огневая мощь.

— Крупнокалиберные пулеметы «Бреда», — кивнул Вася.

— В боекомплект которых входили в том числе разрывные боеприпасы, — добавила Брунгильда. — Но это преимущество можно было использовать только при стрельбе сверху вниз — начальная скорость пули у этой системы была невысокой.

— Зато у И-16 пулеметы были по тем временам новые — ШКАСы, — сказал Вася.

— Зато их было всего два, — парировала Брунгильда. — Кроме того, С.Р.32 при стрельбе почти не раскачивался и, соответственно, стрелял более точно. Советским же истребителям устойчивости не хватало, поэтому для хорошей стрельбы приходилось подходить вплотную.

— Ладно, — насупился Вася. — Какие еще достоинства имелись у этого вашего «итальянского истребителя»?

— Он вовсе не мой, а итальянский, — парировала Брунгильда. — Но вот еще информация к размышлению: дальность полета у С.Р.32 в полтора раза больше, чем у обоих советских истребителей. Цельнометаллическая конструкция обеспечивала лучшую живучесть. Однажды, например, С.Р.32 столкнулся в воздухе с И-16. «Ишак» рухнул, а «Фиат» вернулся на базу на честном слове и на трех крыльях. Зато у итальянцев не было бронезащиты.



— Насколько я припоминаю, наши мечтали хорошенько покопаться во вражеском самолетике, — заметил Вася. — И, кажется, в марте тридцать седьмого нам наконец повезло: пятеро итальянцев заблудились в тумане и сели на республиканский аэродром под Гвадалахарой. Пара ухитрились удрать, а три попали в руки противника. Советские летчики, а затем специалисты исследовали эту машину и не нашли в ней ничего особенно выдающегося.

— Я думаю, — вполне серьезно сказал Билл Хопкинс, — для того, чтобы выделять чудеса на итальянском самолете, действительно нужно быть итальянцем.

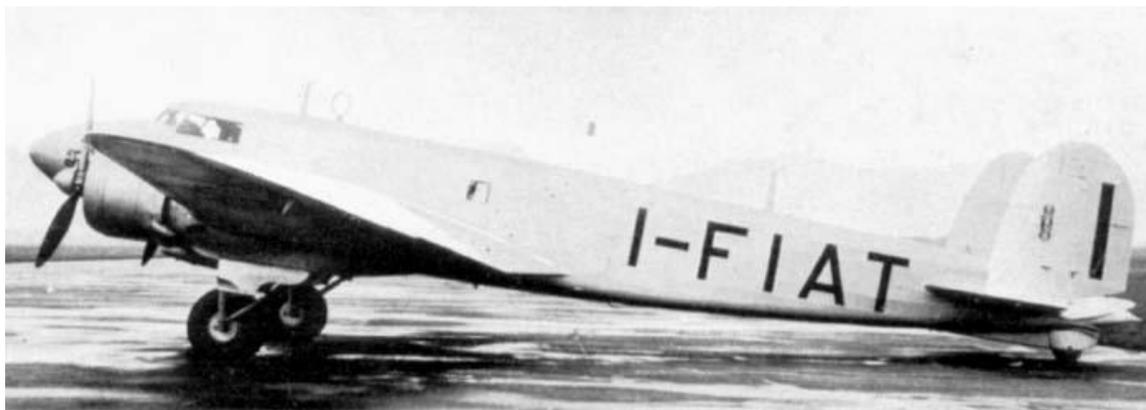
— Как бы там ни было, а «Чирри» были самым массовым типом самолета той войны, — сказала Брунгильда. — К концу конфликта С.Р.32 уже стремительно устаревал: немцы запустили Вф.109, те же итальянцы — G.50 и С.200. К маю тридцать девятого выпуск «итальянского истребителя» прекратили. Всего было построено более тысячи двухсот самолетов.

— А во время Второй мировой? — поинтересовался Хопкинс.

— Последний регион их боевого применения — Эфиопия, — ответила Брунгильда. — До апреля сорок первого. Хотя в Испании, где итальянцы оставили довольно много самолетов, в качестве учебного С.Р.32 летал до 1953 года. Это правда был очень хороший биплан.

© А. Мартъянов. 01.07. 2013.

## 83. Аист



— Вам придется полетать на фиатовском бомбардировщике В.Р.20, — сообщил майор Штюльпнагель. — И мне не интересно, нравится он вам или нет, штаб-сержант.

Билл Хопкинс смотрел на «Карлсона» с кислым видом.

— Но почему, осмелюсь поинтересоваться, господин майор?

— Считайте это... как там выражается ваш друг младший лейтенант Василий?.. Считайте это ответственным поручением, — величаво бросил Штюльпнагель. — Я понимаю и где-то даже одобряю ваше стремление летать на самолетах новейшей конструкции, быстрых, смертоносных и самоубийственных. Но мы не можем забывать о тридцатых.

— Еще бы, — тихонько пробурчал себе под нос Хопкинс, — ведь кое-кто в тридцатых так и застрял.

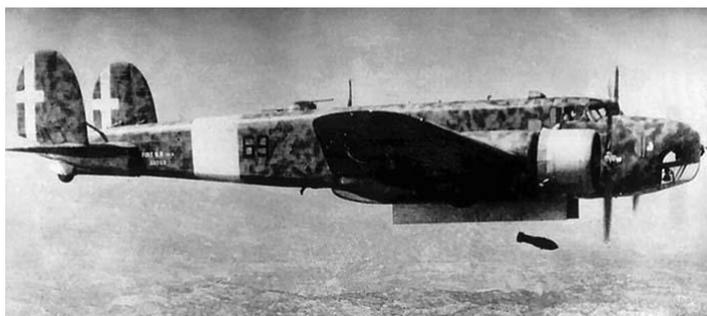
— Вы что-то сказали, штаб-сержант? — осведомился «Карлсон».

— Совершенно ничего, — заверил его Билл Хопкинс.

Майор Штюльпнагель кивнул и пошел прочь. Уже издалека донесся его трубный глас, распекающий кого-то из новичков.

Хопкинс почесал в затылке. Перспектива летать на не слишком удачном фиатовском бомбардировщике его совершенно не вдохновляла.

— Что, молодец, буйну голову повесил? — Дракон подобрался незаметно.



— Тебе, Горыныч, не нужно выбирать самолеты, — посетовал Билл Хопкинс. — Паришь себе в небесах вольной птицей, а ковыряться можешь в любом моторе. Кто возразит дракону?

— И в самом деле — кто? — самодовольно подтвердил Змей Горыныч. — Но ты не ответил на мой вопрос: какая беда постигла тебя, удалец?

— Что скажешь о В.Р.20? — вопросом на вопрос ответил Хопкинс.

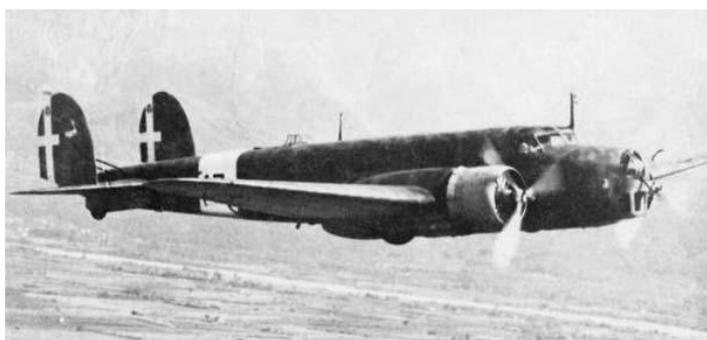
— Ну, так себе, — отозвался Горыныч. — Итальянцы называли его «Чиконья» — «аист». Чуть более оригинально, чем «Фалко» — «Сокол». Поэтический народ!

— Мне не до шуток, — вздохнул Билл. — Предстоит на нем летать. Личное указание Штюльпнагеля.

— Ну, полетай, полетай, — сказал Горыныч. — Дело хорошее. Видишь ли, Билл, дружище, гражданская война в Испании научила весь цивилизованный мир, что стратегические бомбардировки — это очень эффективно. Бесчеловечно — да, но чертовски эффективно. Поэтому фирма «Фиат» очень быстро, уже в тридцать шестом, начала работу над средним бомбардировщиком с высокой скоростью и прочной конструкцией. Таковы, во всяком случае, были их намерения.

— И получилось? — осведомился Билл Хопкинс.

— Не слышу в твоем тоне энтузиазма, — укорил его дракон. — В какой-то мере получилось... Главный фиатовский конструктор по имени Челестино Розателли создал свою «Чиконью» в рекордные сроки. Кстати, В.Р. в названии самолета как раз и означает «Bombardamento Rosatelli» — «бомбардировщик Розателли». У этого самолета имелась основа: по большому счету, Розателли переделал свой же транспортный самолет, выпущенный фирмой в прошлом году. И уже в феврале тридцать шестого прототип поднялся в воздух. Затем его перегнали в испытательный центр в Гвидонии, а в сентябре того же года начали серийное производство.



— Быстро, — вставил Хопкинс. — Это-то и настораживает.

— У «Фиата» была тайная цель — заменить своими бомбардировщиками знаменитые «Савойи» S.M.79.

— Но это же совершенно разные машины! — воскликнул Хопкинс. — S.M.79 — трехмоторный, неубиваемый монстр, способный уйти на одном моторе, даже если его искусили со всех сторон и вывели из строя на девяносто процентов. А «Чиконья» — двухмоторный...

— И тоже достаточно неубиваемый, — подхватил дракон. — Ты хорошенько его рассмотрел? Низкоплан металлической конструкции, немного полотняной обшивки... На первых сериях дюралевое покрытие занимало около пятидесяти квадратных метров, а почти четырнадцать было полотняным. Потом дюрали добавили, стало свыше семидесяти квадратных метров. Но от полотна до конца не отказались. Вообще Розателли не строил иллюзий касательно возможностей итальянской промышленности, поэтому его самолет технологически довольно консервативен. Сложных штампованных и литых узлов нет, нет и несущей металлической обшивки. — Дракон шевельнул крыльями, подняв ветер. — Фюзеляж имел каркас, сваренный из стальных труб. Внешне машина угловатая и даже немного похожая на французские, то есть, назовем вещи своими именами, отчасти уродливая.

— О чем я и говорю, — горестно вздохнул Билл Хопкинс.

— Да ладно тебе! — перебил дракон. — Это же итальянская машина. У них за каждым бомбардировщиком стоял, во-первых, коммерческий пассажирский самолет, а во-вторых, — гоночный, приспособленный для рекордов. Как они сочетали все три идеи — я не очень понимаю. Но им это удавалось.

— Поэтому и машины у них были не очень, — сказал Билл Хопкинс.

— Ты чертовски несправедлив, интересные машины! — горячо возразил дракон и даже выдохнул немного пламени — для убедительности. — В них можно было много чего понапихать: пассажиров, бомбы, дополнительные бензобаки.

— И пулеметы, — криво улыбнулся Билл Хопкинс.

— Без пулеметов никуда, — подтвердил дракон. — Две задние пулеметные точки, обе убираемые. Имелся носовой пулеметик калибром 7,69 миллиметров. И наконец четвертый — в нижней люковой установке, которую именовали «челюсть»: в боевом положении «челюсть» опускалась на шарнирах и открывала пулемет.

— А бомбы? — поинтересовался Билл Хопкинс.

— Вижу, постепенно самолет становится тебе не безразличен, — ухмыльнулся дракон. — Тысяча шестьсот килограммов бомб в разных комбинациях. Подвешивались горизонтально и сбрасывались с помощью пневмомеханизма. Имелись бомбоприцел, довольно примитивный, передатчик, приемник и радиокompас с указателем курса. Экипаж — пять человек: пилот, бомбардир, штурман-бортрадист-второй пилот, два стрелка. Бомбардир сидел впереди и вел огонь из переднего пулемета, ну и сбрасывал бомбы.

— Двигатель, конечно, «Фиат», — Хопкинс заговорил о том, что было ему ближе всего.

— Ну а ты как думал? «Мерседес-бенц», что ли? Конечно, «Фиат», — дракон коротко засмеялся. — Восемнадцатцилиндровые радиальные Fiat A.80 воздушного охлаждения — тысяча лошадиных сил. В июне тридцать седьмого один самолет «Чиконья» был нарочно доставлен в Бенгази, а еще две — в Кастельбенито в Триполи. Чтобы посмотреть, как этот самолет покажет себя в тропических условиях.

— Ну и как? — спросил Хопкинс. — Почему-то у меня плохие предчувствия.

— И правильно, что плохие, — кивнул Горыныч. — Радиальные двигатели начали отказывать. Жара, пыль. Их пытались доработать для эксплуатации в условиях пустыни, но ничего не получилось.

— И что? — насторожился Хопкинс.



— Не переживай, — сказал Горыныч. — Тебе же не придется летать в пустыне! Самолет быстрый для своего времени — до четырехсот километров в час. Кстати, парочка V.R.20 была специально подготовлена для спортивных состязаний в августе тридцать седьмого. Вместе с «Савойями» их выставили на знаменитую гонку Истр — Дамаск — Париж. Без вооружения, что облегчило самолеты и позволило взять больше топлива. Кстати, переделали нос — чтобы обеспечить лучшую аэродинамику. Первый экипаж гонщиков — подполковник Роланди, подполковник Бонини и ассистент Росси; второй экипаж — подполковник Гаэта, подполковник Квеста, лейтенант Цоппи и сержант Бордони. В первом экипаже трое, во втором четверо — не знаю, почему.

— Интересно, что несмотря на мирную цель — участие в гонках — самолеты оставались военными, — заметил Билл Хопкинс.

— Можешь считать это еще одной приметой «универсальности» итальянцев, — отозвался Горыныч. — Кстати, на гонке они себя не проявили: в Дамаск прибыли шестым и седьмым номерами, после чего их моторы вышли из строя. В Париж «Чиконьи» уже не полетели... Имелся еще один сугубо мирный вариант самолета — V.R.20L. Его выпустили в тридцать девятом в единственном экземпляре. У него даже было личное имя — «Санто Франческо». В марте того же года он совершил беспосадочный перелет из Гвидонии в Аддис-Абебу. Это четыре с половиной тысячи километров. Доставил матрицы двух ежедневных газет.

— И долго летел?

— Одиннадцать с половиной часов. Но, в общем, это так — штрих к портрету самолета, — добавил дракон, — потому что «Санто Франческо» был единственным в своем роде. В Испании с лета тридцать седьмого летали шесть V.R.20, так сказать, обычного типа. По-настоящему они начали боевую работу с двадцать шестого ноября — летали с аэродрома Тудела бомбить республиканские цели. Причем летали они обычно без истребительного эскорта. На высоте четыре тысячи метров советские И-15 угрозы для них не представляли.

В апреле тридцать восьмого эти же самолеты действовали на фронте в районе Эбро. В июле их впервые использовали для фоторазведки.

— Удачно? — спросил Хопкинс.

— Да, — кивнул дракон. — Снимки оказались четкими. В общем, самолет показал себя и скоростным, и прочным. Во время базирования на аэродроме Тудела потеряли только одну машину, и ту во время аварии на взлете. В июле тридцать восьмого прибыло еще семь В.Р.20. Итальянцы свой самолет любили. Хотя на вибрацию экипажи жаловались — она здорово выматывала на дальних полетах. При полной боевой нагрузке самолет разбегался долго, высоту набирал медленно. Рыскал на взлете и посадке. Но вообще В.Р.20 им нравился: позволял точно бомбить благодаря горизонтальной подвеске бомб, был устойчив... А вот кто действительно невзлюбил В.Р.20, так это японцы.

— Японцы-то каким боком? — изумился Билл Хопкинс.

— Таким, что Япония заинтересовалась этим самолетом, и не только после Испании, но и раньше — в связи с авиационными гонками. Им требовался бомбардировщик с большой дальностью полета, поскольку они воевали с Китаем, а Китай — большая страна. В конце концов, японцы подписали с «Фиатом» договор на поставку семидесяти пяти В.Р.20 — с моторами и запасными частями. Сумма была астрономическая — 182 миллиона лир.

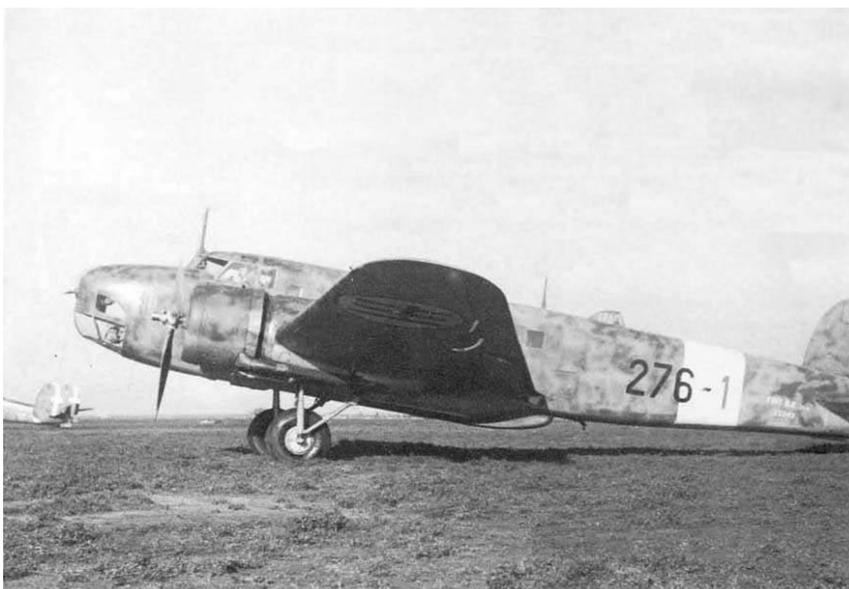
— Страшно подумать, сколько это в иенах, — вставил Билл.

— Учитывая, что расплачиваться японцы предложили поставками маньчжурской сои... — Дракон хмыкнул. — В начале тридцать восьмого года первые «японские» В.Р.20 прибыли в Китай. Их везли в разобранном виде морем, доставили в Маньчжурию и собрали на аэродроме Чушудзу в присутствии итальянских специалистов. Итальянцы же переучивали японские экипажи. В Японии самолет называли «Тип I» («I» означало «Италия»). Однако японские экипажи сразу не полюбили итальянскую машину: считали ее слабо вооруженной и легко уязвимой.

— Вот это да! — удивился Билл Хопкинс.

— Полотняная обтяжка делала машину пожароопасной, — повторил дракон. — Японская пресса вообще писала, что итальянцы поставили «тряпичные самолеты». Что было неправдой. В сентябре тридцать девятого «Тип I» был снят с вооружения.

— Думаю, тут какая-то личная несовместимость машин и экипажей, — сказал Билл Хопкинс.



— А итальянцы вообще обожали свои машины, — добавил Горыныч. — Ставили гоночные рекорды на тяжелых бомбардировщиках, ухитрялись крутить на них «мертвые петли», летали на сумасшедшие задания... К началу Второй мировой войны этот самолет все еще был на вооружении у Regia Aeronautica — и, кстати, вовсе не считался устаревшим. Он участвовал в операции против Франции — 13 июня 1940 года, например, девятнадцать этих самолетов бомбили базы в Файенсе и Эйре. В октябре того же года восемьдесят V.R.20 отправились в Бельгию, чтобы вместе с самолетами Люфтваффе действовать против Англии.

— Ой, что-то мне боязно за итальянцев, — вставил Билл Хопкинс не без иронии.

— Правильно боязно, — согласился дракон. — С навигацией у итальянских пилотов дела обстояли не очень. Это были не те высококлассные легчики, которые участвовали в гонках и дальних перелетах, а совершенно обычные ragazzi.

— Твой итальянский язык, Горыныч, меня пугает и ввергает в штопор, — заметил штабс-сержант.

— «Парни», — перевел дракон. — Во время перелета в Бельгию было потеряно несколько V.R.20, а потом стало очевидно, что и для слепых полетов эти самолеты оборудованы плохо. При первом же ночном рейде шестнадцати V.R.20 на Гарвич — это был конец сорокового года, — один итальянский самолет разбился сразу после взлета, два заблудились при возвращении. Одиннадцатого ноября над тем же Гарвичем V.R.20 встретились с «Харрикейнами», и добром это не закончилось: пять из десяти V.R.20 были сбиты.

— Звучит неутешительно, — сказал Билл Хопкинс.



— Поэтому V.R.20 отправили в Грецию — где им пришлось иметь дело с «Гладиаторами» и «Харрикейнами». «Гладиатор» был более-менее равным противником, а вот «Харрикейн» уже превосходил V.R.20... Кроме того, мы могли бы наблюдать «Чиконьи» на Мальте и в Сахаре, обычно вместе с самолетами Люфтваффе... — Дракон вдруг засмеялся: — Да, и несколько этих самолетов, можешь себе представить, оказались в России в августе сорок второго: в основном для разведки. В России по обыкновению стояла плохая погода, самолетам приходилось взлетать с замерзшими шасси и оружием. В общем, в основном этим V.R.20 пришлось участвовать в отступлении Итальянского экспедиционного корпуса...

— Звучит бесславно, — вставил Билл Хопкинс.

— К середине войны V.R.20 использовались преимущественно для разведки и патруля, — сказал дракон. — Ну и для обучения. В общем и целом самолет дотянул до конца войны. Всего их было выпущено пятьсот восемьдесят экземпляров. И все погибли: в музеях ни одного не сохранилось.

— Горыныч, я впечатлен твоим рассказом, — признался Билл Хопкинс, — но все равно не очень понимаю, как мне летать на такой машине.

— Ты должен проникнуться духом итальянского самолета, — проникновенно произнес Горыныч. — Почувствовать то, что было дано итальянским пилотам, и то, чего оказались лишены японцы. «Чиконья» — это особенный стиль, если угодно.

— Вот пусть бы Карлсон на нем и порхал, — буркнул штаб-сержант.

— По-прежнему не наблюдаю энтузиазма, — сказал Горыныч. — Да ладно тебе, Хопкинс! Давай, бери V.R.20 и взлетай! А я прикрою.

© А. Мартьянов. 01.07. 2013.

## 84. Итальянец-авария



— Такое впечатление, что итальянцы могли летать хоть на гробах, лишь бы те были отечественного производства, — заметил Франсуа Ларош. — Вот это, скажу я вам, патриотизм!

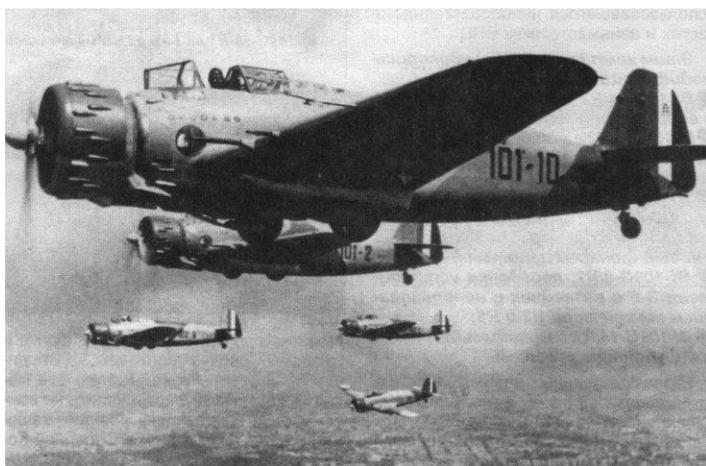
Билл Хопкинс хлопнул его по плечу:

— Что, камрад, вас тоже усадили на итальянский самолетик?

— Я добровольно, — ответил Франсуа. — В рамках закрытого теста. И соглашусь с японцами и китайцами, которые от итальянских машин отказывались, что называется, всеми руками и ногами. Это не самолет, а летающий ужас.

— Ужас, летящий на крыльях ночи! — радостно подхватил товарищ младший лейтенант Вася. — А я что говорил?

— Что бы вы, камрад Вася, ни утверждали, но «Бреда» Ва.65 — это самолет-убийца, — ответил Ларош с очень серьезным лицом. — И убивает он в первую очередь не вражеских летчиков, а своих собственных.



— Между прочим, — вступил Билл Хопкинс, — напрасно вы, друзья мои, утверждаете, что итальянский патриотизм простирался слишком далеко за грань здравого смысла. Ва.65 не любили даже итальянские летчики.

— Ну ничего себе, — пробормотал Ларош.

— Как и англичане, итальянцы постоянно пытались создать самолет, который был бы, что называется, «одной прислугой за все», — продолжал Хопкинс. — У итальянцев это дивным образом несколько раз получалось. Вообще идея исходила от полковника Амедео Мечоцци. Полковник был авиатором и, полагаю, мыслителем.

— Римским мечтателем, — вставил Вася, но Хопкинс отмахнулся от этой реплики как от несущественной:

— Именно Мечоцци разработал концепцию штурмовика, способного наносить удары по вражеским целям на расстоянии до трехсот километров от линии фронта. Это, в общем, даже не самолет поля боя, а летающий каратель.

— Звучит зловеще, — хмыкнул Вася.

Американец пожал плечами:

— Сама по себе идея, кстати, здравая. Самолет предполагалось сделать хорошо вооруженным, быстрым и желательно маневренным, чтобы он мог уйти от вражеских истребителей.

— То есть, штурмовик, действующий без истребительного прикрытия, — уточнил товарищ младший лейтенант.

— Именно, — кивнул Хопкинс. — Создать такой самолет попробовали на двух фирмах — «Капрони» и «Бреда». У «Капрони» не получилось и они сразу бросили эту затею, а на «Бреде» продолжили. Конструкторы Антонио Парано и Джузеппе Панцери вплотную занялись разработкой такого самолета. Начали, естественно, с двигателя и выбрали французский.

— Французский двигатель не сделал Va.65 более близким моей душе, — вставил Франсуа Ларош.

— Ничего не поделаешь... — Хопкинс вздохнул. — Это был четырнадцатилиндровый «Гном-Рон» мощностью в восемьсот восемьдесят лошадиных сил. В сентябре тридцать пятого пилот-испытатель «Бреды» Амброджио Коломбо поднял самолет в воздух, а в конце октября его уже передали военным.

— Итальянцы, кстати, никогда не тянули резину, — заметил Вася. — Я не устаю поражаться скорости, с которой они принимали решения. Японцы, не в обиду капитану Хирате будь сказано, вокруг каждого самолета разводили жуткие интриги, у наших тоже дело периодически зависало на переделках... Немцы... но не будем о немцах. А итальянцы — раз-два — и в серию!

— Только вот оправдывалась эта стремительность далеко не всегда, — заметил Хопкинс. — Сначала вояки пришли от Va.65 в полный восторг: бомбер выдавал скорость свыше четырехсот километров в час! Поэтому даже обсуждался вопрос: а не использовать ли нам такое сокровище в качестве истребителя? Следите за мыслью: итальянцы действительно любили универсальность. Возможно, на их менталитет оказал сильное влияние Леонардо да Винчи.

— Можете не иронизировать, сэр, — сказал Вася. — Лучше переходите к той части истории, когда соколы Муссолини испытали сильное разочарование в новом самолете.

— Соколы как раз никакого разочарования не испытали, — возразил штаб-сержант, — а вот рядовые летчики — да. Сначала определили возможности Ва.65. Показательный бой с бипланом «Фиат» С.Р.32 позволил сделать вполне предсказуемый вывод: «Бреда» превосходит «Фиат» в скорости, но чудес на виражах показать не в состоянии — тут биплан однозначно выигрывает. Поэтому вполне логично было решено, что Ва.65 станет перехватчиком скоростных неманевренных целей.



— То есть, вражеских бомбардировщиков, — кивнул Вася. — А еще конкретнее — советских СБ в небе над Испанией. Я просто кожей чувствую, как мы ступаем на знакомую почву.

— Да, — подтвердил Хопкинс, — и вот тут, Вася, мы возвращаемся к «соколам» и рядовым пилотам. Ва.65 может быть хорош только в руках опытного летчика, фактически — виртуоза. Обычные строевые пилоты на этой машине бьются только так. Комиссии расследовали аварию за аварией, и вывод всегда был один и тот же: самолет очень плохо управляем. Ну, — он обвел глазами собеседников, — как поступили бы французы, русские, немцы, американцы?

— Русские бы стали дорабатывать самолет, попутно наказав виновных в сдаче в серию «сырой» машины, — сказал Вася. — Немцы, пожалуй, тоже... Американцы, наверное, заменили бы машину.

— А вот итальянцы прислали в строевые части опытных пилотов, которые должны были обучить «желторотиков» правильному и безопасному пилотированию Ва.65, — сказал Хопкинс. — Вообще-то поговаривают, что и пилоты были «хороши»: молодые, самоуверенные, каждый считал себя готовым «соколом», а на «стариков»-инструкторов посматривал свысока.

— Знаете, друзья мои, что я думаю? — вступил Франсуа Ларош, — Я думаю, когда самолет по-настоящему хороший, все друг другом довольны: летчики — конструктором, конструктор — летчиками. А когда самолет неудачный, вот тогда сразу начинаются поиски виноватых.

Вася и Билл Хопкинс уставились на француза с совершенно одинаковым выражением лица.

Франсуа немного смутился:

— Что?..



— Просто вы говорите очевидные вещи, — вздохнул Билл Хопкинс как человек более деликатный, в то время как Вася прыснул и отвернулся. — Разумеется, это именно так. Но вообще летчикам на Ва.65 повезло в том смысле, что экземпляров этого самолета-«аварии» выпустили не так уж много...

— А разве Ва.65 не участвовали в маневрах 8 мая 1938 года? — сказал Вася. — Кстати, весьма знаменательная дата... Мог ли думать Гитлер, приезжая в Италию, что будет значить 8 мая для истории Европы? Ну то есть, 9 мая, конечно.

— Для кого как, — сказал Ларош. — Кто-то отмечает День Победы восьмого. Но вообще-то да, ирония судьбы. Итальянцы любили потрясти перед своим германским союзником техникой и регалиями. Поэтому показали все, что могли. В том числе восемнадцать Ва.65. Впечатляющая демонстрация штурмового налета с применением стрелкового оружия и малокалиберных бомб. В том числе одну «Бреду» запустили с полной бомбовой нагрузкой — триста двадцать килограммов.

— Это не тот случай, когда едва не вышел «эль скандал при посторонних»? — спросил Вася. — Когда пилот чуть ли не при Гитлере открыто заявил, что на «Бреде» невозможно летать?

— Именно, — кивнул Ларош. — Подполковник Савариньо счел, что триста двадцать килограммов бомб для такого плохо управляемого самолета, как Ва.65, — слишком много. Так что бомбовую нагрузку снизили. До конца тридцать восьмого года в катастрофах на «Бреде» погибло восемь пилотов. В общем, летать на Ва.65 временно перестали.

— Почему же мы встречаем этот самолет в Испании? — осведомился Вася.

— В Испании у этой машины нашлось занятие — охотиться на СБ и сбивать их, — ответил Хопкинс. — Мы это уже проходили. Под командованием капитана Десидерио — несомненно, пафосного итальянца, — эскадрилья, вооруженная тринадцатью Ва.65, отправилась на фронт в район города Сантандер. Сначала пытались использовать «Бреды» в качестве перехватчиков. Но тут на первый план выступил такой недостаток самолета, как малая скороподъемность. Пока перехватчики взлетят, цель уже смоеся. Выход нашли: организовали постоянное дежурство в воздухе.

— Э... — подал голос Франсуа Ларош. — Это как? На большой высоте, в кабинах без обогрева, без кислородных масок?

— Точно так, камрад, — отозвался американец. — В результате экипажи валились с ног, а результаты оказались мизерными. Достоверно известен один сбитый в результате такого дежурства СБ... Позднее Ва.65 участвовали в знаменитой битве за Теруэль.

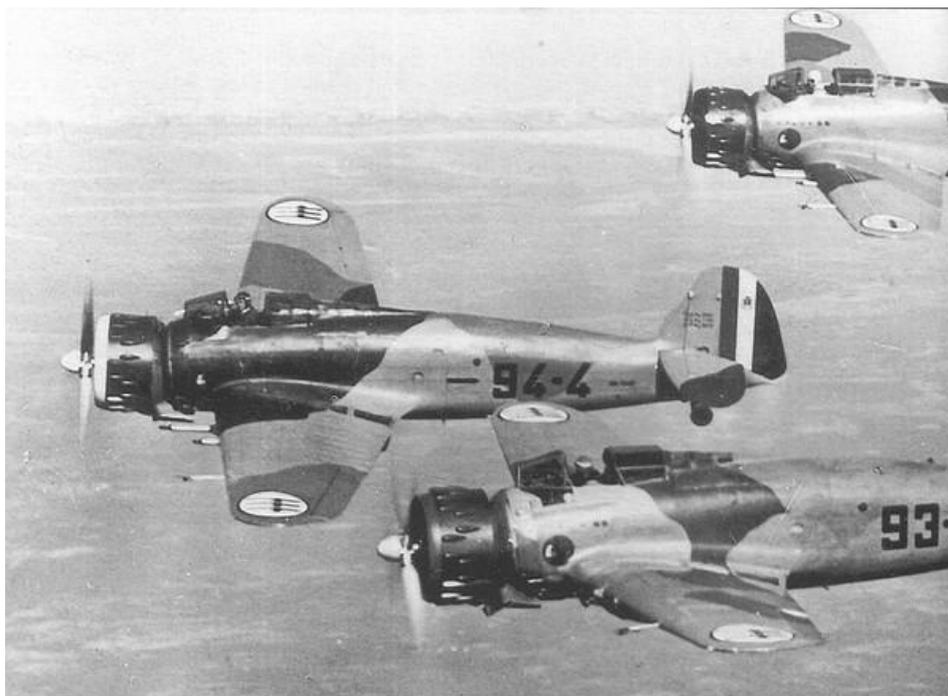
— Все испанские сражения так или иначе знамениты, — подал реплику Вася.

— В общем, да, — согласился Хопкинс. — Но для Ва.65 это, наверное, лучшее воспоминание. Если самолет как таковой может иметь воспоминания... Командиром эскадрильи стал капитан Дуилио Фаналли, храбрец и задира. Впоследствии он будет сражаться с англичанами в Ливии в сороковом году.

— Это многое объясняет, — вставил Франсуа Ларош с таким серьезным видом, что друзья поневоле рассмеялись.

— Хватит вам уже язвить, мсье Ларош! — воскликнул американец. — Да, самолет жуткий. Но и у него были свои звездные часы. Под Теруэлем, например. Экипажи штурмовиков «Бреда» действовали очень агрессивно, наносили прицельные удары по объектам возле линии фронта. И летали с одним только пилотом. Хотя самолет двухместный и, помимо летчика, там предполагается стрелок-наблюдатель.

— А бомбы? — спросил Вася.



— Пилоты «Бреды» отказались от размещения крупнокалиберных бомб на внутренней подвеске, — сказал Хопкинс, — потому что это им не давало использовать самолет как пикировщик.

— О боже, еще и пикировщик! — воскликнул Вася в комическом ужасе. — Правда, не самолет, а Леонардо да Винчи. Универсал.

— Кто теперь язвит? — вставил Ларош.

Американец продолжал:

— «Бреды» несли две стокилограммовые бомбы на подкрыльевых держателях. Это добро они и сбрасывали с пикирования. Другой вариант — двухкилограммовый осколочный «горох». Сыпали его при выходе из пике при наборе высоты.

— Звучит эффективно, — признал Вася.

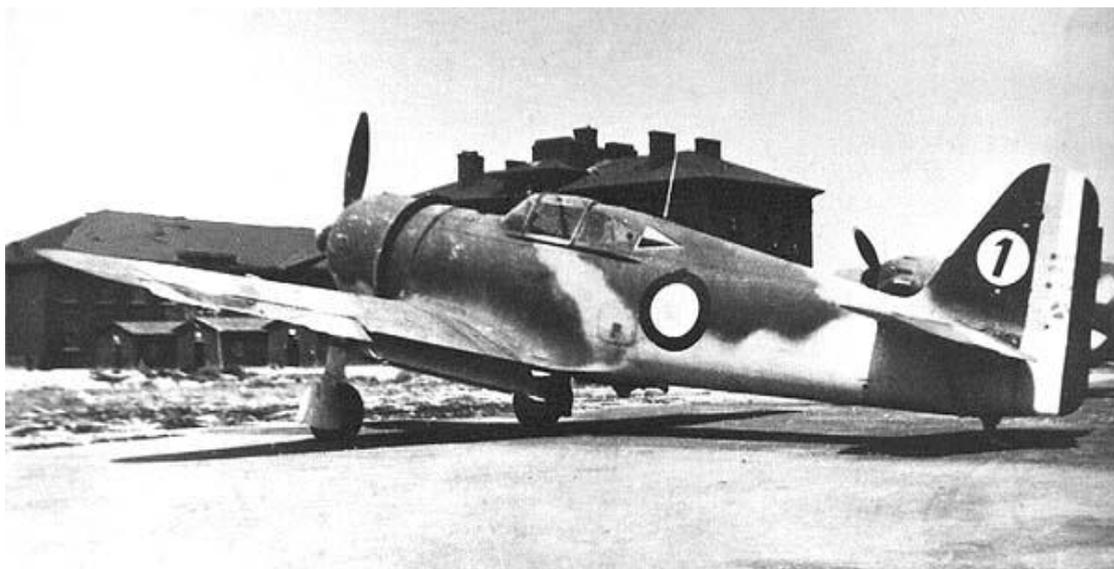
— И все равно самолет был ненадежный, — сказал Хопкинс. — Вот цифры. В Испании воевали двадцать три «Бреды». «В живых» осталось одиннадцать, Муссолини подарил их своему соратнику Франко. Боевые потери составили только три Ва.65. Остальные разбились в авариях. Выводы можно делать, как говорится, самостоятельно.

— И на этом все? — недоверчиво спросил Вася.

— Итальянцы «добили» свои «Бреды» в Ливии в сороковом году, — ответил Билл Хопкинс. — И на этом — да, все. Ва.65 в основном завершили свою карьеру.

© А. Мартьянов. 06.07. 2013.

## 85. Не знаменитый самолёт



— Никак не могу понять, почему Франция, которая на заре авиационной эры считалась ведущей воздухоплавательной державой, к началу тридцатых попросту «сдулась», — заметила Брунгильда.

— Если взглянуть объективно, то не так уж и «сдулась», — возразил Герман Вольф. — И во Франции были удачные самолеты, тот же «Девуатин-520», да и в Германии, прямо скажем, встречались неудачные.

— Вы же не станете возражать, вахмистр, что французские самолеты — самые некрасивые, — заявила Брунгильда.

Франсуа Ларош приблизился к говорящим и очаровательно улыбнулся Брунгильде:

— Кто здесь безобразный, мадемуазель? Кто оскорбляет ваши взоры?

— Вовсе никто, — смутилась фройляйн Шнапс, а вахмистр Вольф ехидно усмехнулся:

— Мы, как обычно, говорили о самолетах.

Оказалось, что Франсуа слышал больше, чем предполагалось:

— Репутация французских машин как некрасивых и в целом неудачных в какой-то мере оправдана. Некоторые эстеты вообще считают, что красивый самолет является вместе с тем и наиболее эффективным.

— Вы разделяете это мнение? — заинтересовался Вольф.



— О-ля-ля! — ответствовал француз. — Почему бы и нет? Человеческий глаз воспринимает как красивое то, что обладает силой, скоростью, хорошим боевым потенциалом. А что такое, например, «Блок-152»?

— Мы о каком самолете говорим? — уточнил Вольф. — О Marcel Bloch — MB?

Франсуа пожал плечами:

— По-русски детище Марселя Блока называют и «Блош», и «Блох», но, сдастся мне, лучше остановиться на более благозвучном варианте — «Блок».

— Согласна, — быстро вставила Брунгильда. — Мы ведь уже установили: красиво — значит, правильно.

— MB-152 был машиной прочной, перегрузки он выдерживал хорошо и довольно быстро достигал высокой скорости в пикировании, — сказал Франсуа. — Но с маневренностью дело обстояло плохо. А на высоте вооружение часто отказывало. И каким бы хорошим ни был пилот — а среди французских летчиков хороших пилотов было много, уж поверьте! — он ничего не мог поделать.

— Просто не верится, что в мае и июне сорокового года именно MB-152 был едва ли не самым распространенным французским истребителем! — вздохнул Герман Вольф.

— Можно встретить и другие мнения, — отозвался Франсуа Ларош спокойно. — Но в любом случае эта машина имела место. А ведь проект едва не погиб, что называется, на корню. В тридцать пятом году Министерство авиации Франции опубликовало требования к новому истребителю, и на заводе Марселя Блока в Курбеуа группа инженеров под руководством Русселя принялась за работу. Они создали цельнометаллический моноплан

с работающей обшивкой. Двигатель — радиальный, воздушного охлаждения «Гном-Рон». Две пушки «Испано-Сюиза» в крыльях. Машину назвали «Блок-150».

— Вообще звучит довольно прогрессивно, — вставила Брунгильда.

— Согласен, — кивнул Герман Вольф.

— Не имеет значения, как это звучит, — Франсуа чуть улыбнулся. — Первый полет был назначен на июль тридцать шестого. Самолет попросту не взлетел. Не смог оторваться от земли.

— Маневренность не на высоте, — сострил Герман Вольф.

Франсуа криво усмехнулся:

— Ваш тяжеловесный германский юмор как никогда кстати, коллега Вольф. Однако на фирме Блока было, как вы понимаете, не до смеха. Они даже остановили работы. На время. В тридцать седьмом опять взялись за многострадальный самолет, переделали крыло, шасси. Наконец «Блок-150» поднялся в воздух — это произошло уже в августе тридцать седьмого. Еще ряд переделок. И новый двигатель — более мощный.

— Более мощный — это какой? — осведомился Вольф.

— Был на девятьсот тридцать лошадиных сил, стал на тысячу тридцать, — сообщил Ларош. — В общем и целом машину можно охарактеризовать как крепкую посредственность. Обстоятельства складывались, однако, в пользу этого самолета. Франции нужно было перевооружить ВВС. В начале тридцать восьмого Министерство авиации выдвинуло требование: срочно-срочно требуется около тысячи современных одноместных истребителей! Срок — текущий год. Но где их взять, истребители, да еще в таких количествах? Купить за границей — нереально, необходим отечественный. Вот так «Блок» и попал в программу перевооружения.

— Звучит оптимистично, — вставила Брунгильда.

— Но дело-то в том, что «Блок» в существующем виде плохо подходил для массового производства, — продолжал Франсуа Ларош. — Поэтому его начали опять переделывать — под упрощенную технологию. В мастерских Курбевуа наскоро построили новый прототип. Машина имела два недостатка. Перегрелся двигатель — раз. Недостаточная сбалансированность вокруг оси вращения в пикировании и на больших скоростях — два. Испытывали разные типы хвостового оперения, элеронов — не очень-то это помогало.

— А какие скорости в данном случае вы называете «большими»? — Герман Вольф задал вопрос без задней мысли, но Франсуа Ларош опять загрустил:

— Вы попали в больное место, мсье. «Блок-151» — так назывался этот прототип — не смог развить даже четыреста восемьдесят километров в час. Хотя именно такая скорость была заложена в проекте. В октябре тридцать восьмого появился прототип «Блока-152». Более мощный двигатель, еще ряд переделок — и вуаля, пятьсот двадцать километров в час на высоте в пять тысяч метров. Две двадцатимиллиметровые пушки и два пулемета калибром семь с половиной миллиметров. В декабре тридцать восьмого этот самолет взлетел — и был принят для серийного производства.

— Вот прямо так и принят? — Брунгильда скептически поджала губы.

— Ну нет, не совсем «прямо так», — ответил Франсуа. — Доделывали и доводили еще почти год, меняли двигатели и так далее. Заказ был подписан в мае сорокового года.

— Как-то поздновато это произошло, не находите? — заметила Брунгильда. — Гитлер как раз собрался начинать французскую кампанию...



— Нахожу, — не стал отпираться Франсуа. — Перед войной МВ-152 получила только одна авиагруппа — эскадрилья истребителей, расквартированная в Этамп-Монтодезир. Вот цифры: к моменту начала войны было построено всего двести сорок девять «Блоков». Их раскидали по эскадрильям. Вроде как: вот вам новый истребитель.

— Кстати, а как сами-то летчики об этом самолете отзывались? — спохватился вахмистр Вольф. — Это ведь самое интересное.

— Но не всегда самое объективное, — возразил Франсуа Ларош. — Однако в данном случае, боюсь, их мнение справедливо. Пилоты называли эту машину «самолет для четырех рук».

— А что это значит? — удивилась Брунгильда.

— Отнюдь не салонное музицирование на фортепиано в четыре руки, — горько вздохнул Франсуа. — В крутом пикировании «Блок» пытался занять почти вертикальное положение. Поэтому пилот должен был крепко держать ручку правой рукой, левой — управлять сектором газа, подбирать шаг винта и вместе с тем вращать штурвальчик регулировки триммера хвостового оперения. То есть для того, чтобы не впилиться носом в землю, условно говоря, пилоту требовалось иметь четыре руки.

— И как они справлялись? — изумилась Брунгильда. — У человека ведь нет четырех рук.

— Жить захочешь — справишься, — буркнул Ларош. — Так или иначе, «Блоки» участвовали в обороне Парижа и Нижней Сены.

— Ну хоть один славный боевой эпизод с участием «Блока» есть на памяти? — потребовала Брунгильда. — Не может быть, чтобы этот самолет не участвовал ни в чем героическом.

— Есть несколько, хотя их не слишком много, — честно признал Франсуа. — 20 апреля — во время «странной войны» — аспирант Аморо сбил над Озоле Ju.88. Правда, тот уже был здорово поврежден зенитным огнем, так что «Блоку» оставалось лишь добить умирающего.

— Мда, — вздохнул Герман Вольф.

— Потери этих самолетов были очень тяжелы, — продолжал Франсуа. — Вот вам такой боевой эпизод. Четырнадцатого мая двадцать семь «Блоков-152» обеспечивали воздушное прикрытие контратаки бронетанковой дивизии в районе Мобеж-Шарлеруа. Два «Дорнье» они сбили и повредили четыре Vf.109. При этом сами потеряли шесть самолетов, погиб один летчик, еще четверо были ранены.

— А вообще ничего так, — заметила Брунгильда. — Получается — шесть на шесть.

— Учитывая, сколько всего у Франции было истребителей, — совсем не «ничего», — возразил Франсуа. — Через несколько дней двадцать один «Блок» вылетел, прикрывая двенадцать бомбардировщиков LeO-451. Задача была атаковать вражеские колонны в районе Трелон-Чимей. Назад вернулись четыре бомбардировщика и семь «Блоков». Противник потерял два «Мессера».

— Это уже хуже, — кивнул Вольф.

— А третьего июня, — продолжал Ларош, — практически все авиабазы вокруг Парижа были атакованы силами Люфтваффе. Немцы, как вам очень хорошо известно, действовали большими группами самолетов. В данной операции их было более трехсот. В результате одиннадцать «Блоков» вышли из строя, погибло несколько пилотов. У немцев сбиты четыре машины.

Вахмистр задумался:

— А какова судьба польских пилотов, летавших на «Блоках»? Я что-то о них слышал.

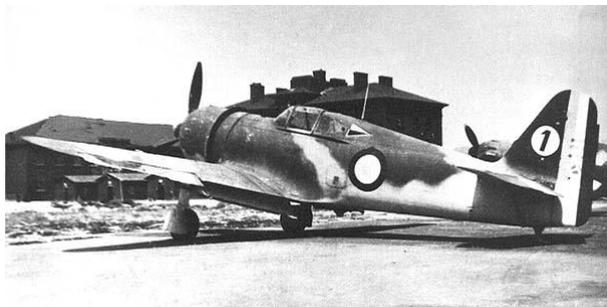
— Точно, — кивнул Франсуа. — Были польские летчики, которых посадили на МВ-152: шестеро в Шатеро, шестеро в Анжере, девять в Руре, трое в Аворде и пятеро в Бордо. Все это были отдельные истребительные звенья, укомплектованные поляками. Их свели в одну часть, командиром которой стал майор Этелен — известный летчик-ас Первой мировой. В общем, пока польских пилотов обучали, пока формировали и переформировывали части — война закончилась. Пятнадцатого июня все польские пилоты отправились в Англию.

— Кстати, — вдруг припомнила Брунгильда, — о французских летчиках-асах. Был такой знаменитый лейтенант Пьер Ле Глоан, который ни разу не нарушил присягу и сражался за Францию: сначала против немцев, потом вместе с немцами, а потом опять против немцев...

— Основной самолет Ле Глоана — «Девуатин-520», — ответил Ларош. — Хотя, постойте, и на «Блоке» он тоже летал: как раз пятнадцатого июня на МВ-151 он вступил в бой с

итальянскими С.Р.42. Согласен, это были не самые современные и мощные машины на тот момент. Но все-таки с «Фиатами» следовало считаться. Так или иначе, Ле Глоан на «Блоке» сбил два из трех.

— Ну так и чем закончилась история «Блока»? — подытожил Вольф.



— В общем-то, ничем, — признал Франсуа. — Французские и польские летчики честно пытались «выжать» из этой машины все, что могли, но времени у них было мало, а возможностей — и того меньше. Было еще несколько самолетов, кстати, в Греции во время итальянского вторжения, но как они действовали — никому не ведомо. Героических эпизодов не сохранилось.

— Да, — сказала Брунгильда. — Что и говорить, совершенно не знаменитый самолет. А, кстати, как сложилась судьба его конструктора?

— Точно, — спохватился Франсуа Ларош. — Марсель Блок. Вот личность, заслуживающая нашего самого глубокого уважения. Под псевдонимом «Дассо» он участвовал в Сопротивлении, был схвачен и до конца войны находился в Бухенвальде. А после войны страшно болел... что не помешало ему прожить восемьдесят четыре года. В отличие от своего самолета военных лет, Марсель «Дассо» Блок был очень знаменитым персонажем!

© А. Мартьянов. 23.08. 2013.

## 86. Универсальный биплан



— Между прочим, товарищ младший лейтенант Вася назвал «Авро-504к» французской машиной, — тоном школьного ябеда сообщил Франсуа Ларош.

Вася густо покраснел и возмутился:

— Необоснованная клевета! В жизни такой глупости бы не сказал.

— А что вы конкретно, в таком случае, сказали, дружище? — поинтересовался флайт-лейтенант Уилберфорс Гастингс.

— Ну, сказал, что «Авро» звучит так, словно это французское слово, вот и все, — ответил Вася. — Будто я не знаю, что машина английская. Смешно даже.

— Фирма-то известная, — подхватил Гастингс. — Вы, дружище Ларош, слишком болезненно восприняли не очень удачную шутку. Разумеется, Эллиот Вердон Ро — англичанин. А название своей фирмы он обозначил по своим инициалам: Alliot Verdon Roe — Avro. Все логично.

— Ну, это я и имел в виду, — буркнул Вася. — И хватит уже... Я не отвечаю за то, как люди воспринимают мои слова.

— Шер ами, я прошу извинения! — сказал Ларош. — Вы должны также учитывать мое пристрастное отношение к ранним бипланам.

— Насколько я помню, ранние «Авро» — особенно «Авро-504» и «Авро-504к» — сыграли выдающуюся роль и в истории советской авиации, — примирительно заметил Гастингс. — Не так ли?

Вася пожал плечами:



— Этих «Авро» было построено колоссальное количество — больше восьми тысяч. Естественно, после Первой Мировой многие оказались в Советской России и были использованы, что называется, в хвост и гриву. Это самолет простой, еще из тех, которые можно разбить в хлам, а самому остаться практически невредимым.

— Не этот ли самолет послужил основой для поликарповского У-1? — спросил Ларош.

— В общем, да, поликарповский У-1 — это практически «Авро-504к», — ответил Вася. — Самолет в своем роде выдающийся. Эллиот Вердон Ро ведь не профессионал — а кто в десятые годы был профессионалом? Он конструктор — любитель. После ряда попыток в тринадцатом году он наконец построил свой самолетик по перспективной схеме фюзеляжного биплана — и почти сразу получил возможность опробовать его на войне. Повезло, что называется. Если войну можно назвать «везением». «Авро-504» были и разведчиками, и истребителями, и бомбардировщиками. Универсал.

— Но это ведь только в начале войны? — уточнил Гастингс. — Потом появились более серьезные машины — те же «Альбатросы»?

— Феномен «Авро-504» в том, что он ухитрялся не устаревать, — ответил Вася. — Даже в ноябре 1918 года «Авро-504» успешно действовали на фронте.

— Вы говорите об известном налете на базу цеппелинов во Фридрихсхафене? — чуть поморщился Франсуа Ларош. — Это действительно была эффектная акция.

— Не эффектная, дружище, а эффективная! — поправил Уилберфорс Гастингс. — Три маленьких самолетика атакуют базу больших цеппелинов! Взрывы, огонь, отчаяние неприятеля!..

— Еще бы, они же уничтожили дирижабли и газовый завод, — добавил Вася. — Впадешь тут в отчаяние... Сбит был один «Авро», два других вернулись после операции благополучно.

— Этот налет считается первым применением стратегической авиации, — заявил Гастингс. — Во всяком случае, так думают в Англии.

— Кстати, — вставил Франсуа, — эти самолеты были одноместные или двухместные?

— И так, и эдак, — ответил Гастингс. Одноместные использовались для патрулирования. На место наблюдателя ставили дополнительный топливный бак, а над верхним крылом устанавливали пулемет «Льюис». Вот еще факт: было двести семьдесят четыре таких самолета — в ПВО Англии в восемнадцатом году. И двести двадцать шесть из них применялись во время Второй Мировой. Одноместный вариант, кстати, применялся в качестве ночного истребителя-перехватчика.

— Вы, англичане, мастера летать ночью, — заметил Ларош.

— Возможно, это наш конек, — скромно согласился флайт-лейтенант.

— Кстати, — перебил Франсуа Ларош, — до какого года в Великобритании выпускали «Авро-504»?

— Не поверите, но до 1933-го, — ответил Гастингс. — Действительно машина-долгожитель. Самолет казался идеальным для подготовки молодых летчиков. Не только в Стране Советов, где сложной техникой пришлось овладевать детям рабочих и крестьян, не имевшим, в общем, никакого базового образования. Но и в Англии, где дела обстояли... скажем так, менее революционно.



— Новичок — он и в Новой Зеландии новичок, — сказал Вася. — Не вижу ничего особенного. В авиацию Советов, кстати, «Авро-504к» попал благодаря тем же англичанам.

Уилберфорс Гастингс чуть поклонился и улыбнулся с весьма самодовольным видом, словно это он лично поставил Советам «Авро-504к».

— Ну да, в девятнадцатом англичане — уж простите, Гастингс, по линии Антанты, — поставили белым — если говорить точнее, армии генерала Миллера, — несколько «Авро-504к». И вот один из них был подбит и плюхнулся в районе Петрозаводска. Там находилась Первая стрелковая дивизия красноармейцев. И тогда командование Красной Армии поручило механику шестого авиаремонтного поезда красноармейцу Сергею Ильюшину привезти в Москву этот интересный самолетик.

— Ильюшин — это тот самый Ильюшин? — уточнил Франсуа Ларош.

— Что значит — «тот самый»? — прищурился Вася с торжествующим видом. — Будущий гениальный авиаконструктор? Именно так.

— Я думаю, — мягко заметил Гастингс, — что гениальным он был с самого начала, а вот проявить это свое качество в работе конструктора смог уже позднее.

— Не придирайтесь к словам, товарищ флайт-лейтенант, — ответил Вася. — Ильюшин получил важное задание. Но как его выполнить? «Авро» упал в глухом лесу, далеко от железной дороги. Как его, простите, вытащить? Конечно, бывали случаи, когда в самолет впрягали волов или лошадей... Это из области курьезов...

— Вы шутите, Вася, — очень серьезно произнес Франсуа Ларош. — Самолет — не телега.

— Не телега, но в России возможно что угодно, — Вася хмыкнул. — Однако у Ильюшина ситуация была иная — глухой лес, ни один вол не пройдет. Поэтому находчивый красноармеец разобрал самолет на месте. И по частям, на себе, перетащил до ближайшей просеки. Вы бывали в окрестностях Петрозаводска?

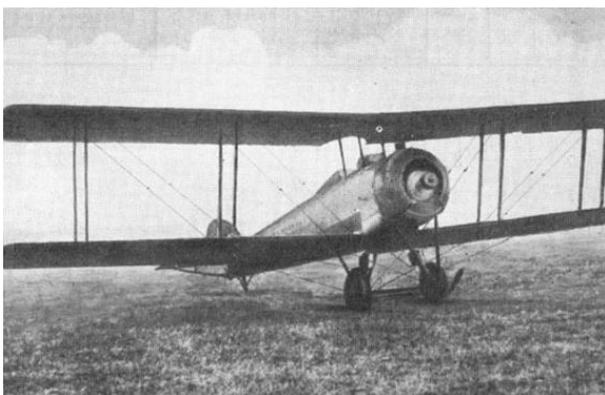
Ларош покачал головой. Вася перевел взгляд на Гастингса. Англичанин пожал плечами.

— Карельские леса, друзья мои, — это настоящая глухомань, — объяснил Вася. — Пришлось Ильюшину идти с тяжестью по жуткой грязи. Дотащил он разобранный самолет до просеки. И там уже нашлись телега и лошадь, чтобы доставить ценный груз к железной дороге.

— Неужто он один работал? — удивился флайт-лейтенант.

— Нет, конечно, в помощь выделили пять красноармейцев. Приключение оказалось то еще: если помните, в девятнадцатом году в России было совсем плохо с продовольствием. Вот и красноармейцы возились с самолетом на голодный желудок. Только погрузившись на поезд, обменяли последний кусок мыла на краюху хлеба и луковицу. Так и доехали до Москвы.

— А в Москве? — заинтересовался Гастингс.



— В Москве они сдали самолет на завод знающему человеку, который получил задание изучить чудо буржуазной техники и построить советский аналог, — другому гениальному конструктору, Поликарпову. Поликарпов к тому времени уже получил высшее образование и успел поработать с великим Игорем Сикорским.

— То есть, повсюду великие, — вставил Франсуа Ларош.

— Время титанов, — подтвердил Вася. — Ильюшин дал инженеру ценные указания по сборке «Аврushi». Поговорили они о самолете и стали друзьями на всю жизнь.

— И что, вот так, просто по образцу разобранного самолета, Поликарпов построил аналог? — недоверчиво переспросил Гастингс. — В ряде случаев такое оказывалось невозможным, требовались дополнительные указания по технологии процесса. Почему я, собственно, и задаю такой вопрос.

— Здесь один любопытный момент, не до конца проясненный, — отозвался младший лейтенант. — С одной стороны, да, Поликарпов изучал трофейный «Авро-504к», а с другой — в архивах завода нет упоминаний об изготовлении всех чертежей деталей этой машины. То есть, возможно, еще с дореволюционных времен имелся какой-то комплект документации, который и исследовал Поликарпов. Так или иначе, на основе «Авро» был создан У-1. Его конструкция очень мало отличалась от прототипа.

— И как долго У-1 использовался? — спросил Ларош. — Раз уж мы говорим об удивительно долгом сроке жизни всех машин на основе «Авро-504», — пояснил он.

— Долго, — сказал Вася. — Начали его строить в двадцать втором. К лету двадцать четвертого было уже сто пятьдесят четыре таких машины. К тридцать первому их стало свыше пятисот. И до тридцать третьего года летчиков гражданской авиации учили на У-1.

— Звучит очень романтично, — вздохнул Франсуа Ларош.

— Вот еще цифра: по состоянию на 1 января 1931 года в составе ВВС РККА числилось двести шестьдесят девять У-1.

— Ого! — воскликнул Гастингс.

— Из них, правда, только сто семьдесят два были исправны, — добавил Вася. — Но все равно впечатляющая цифра для такой старой машины.

— Давайте вернемся к «Авро», — предложил Уилберфорс Гастингс. — Все-таки это английское детище, в немалой степени для меня родное... Жаль, я не мог увидеть, как июльским днем тринадцатого года он поднялся в воздух в Брукленде, как в сентябре во втором авиационном Дерби в Хендоне занял четвертое место, показав очень хорошую по тем временам скорость в сто семь километров в час... Этот самолет не строился для войны. Он предназначался для того, чтобы обучать людей пилотированию, катать пассажиров, развлекать их... Знаете, сколько всего «Авро-504» разных модификаций было выпущено?

— Я теряюсь в догадках, сэр, — произнес Вася неожиданно галантным тоном.

Гастингс, однако, не утратил торжественного вида:

— Только фирма «Авро» построила свыше трех с половиной тысяч экземпляров. А были еще и другие. Словом, после войны примерно восемь тысяч «Аврушек», как выражается товарищ младший лейтенант, осталось по всей Европе.

— Я хочу уточнить: модификаций «Авро-504» было много, — заговорил Франсуа Ларош, — и чем же отличалась самая известная, если верить Васе, — «Авро-504к»?

— Конструктор, собственно Эллиот Ро, занимался подгонкой планера самолета к различным двигателям, — ответил Гастингс. — Это понятно, двигатель — самое уязвимое место, двигателей может не хватать, двигатели берут, какие есть под рукой, — поэтому

самолет приходится немножко переделывать. И вот в конце концов появилась универсальная модель — «Авро-504к». Она могла работать с любым двигателем. Я имею в виду, конечно, тогдашние.



— А что делали с огромным количеством «Авро» после того, как война закончилась? — спросил Ларош. — Учебные самолеты — да. А еще?

— В гражданской авиации, — ответил Гастингс. — Как экскурсионные. Как буксировщики. А вот вам еще такие факты «из жизни» «Авро-504»: это был самый первый самолет, с которого началась авиация целой страны. В 1919 году «Авро-504к» приземлился в Исландии — а этот остров расположен *очень далеко*. Этот момент стал отсчетной точкой истории исландской авиации. Как вам такое?

— Впечатляет, — признал Вася.

— И еще на закуску, — добавил Гастингс. — Имелся японский вариант того же самолета — «Йокосука» К1У.

— Слов нет! — воскликнул Франсуа Ларош. — Поистине, универсальный биплан.

© А. Мартьянов. 23.08. 2013.

## 87. В небесах, на земле и на море

— О нет, они опять! — простонал лейтенант Фюрст и картинно закатил глаза. — Что сегодня за праздник? Годовщина революции? Взятие Бастилии? День рождения Сталина?

— Не то, не другое и не третье, — отозвался Ганс Шмульке, с не меньшим интересом наблюдая за столпотворением возле советского ангара. Русские выкатили КВ-5, башню которого комиссар Котятко традиционно использовал вместо трибуны, развернули алый лозунг с белыми буквами «Крепить боевое братство!», оркестр художественной самодеятельности грянул обязательные «Три танкиста» и «Если завтра война». — Кажется, это экспромт. Почему бы не отпраздновать без всякого повода?



Дальнейший ход событий был предсказуем. Объявился Парамон Нилыч, разумеется встреченный бурными продолжительными аплодисментами, переходящими в овацию и криками «Ура!». С завидным проворством для своего крупного телосложения комиссар забрался на КВ-5. Вытянул руку в указующем жесте и привычно завел старую шарманку: текущий политический момент, догоним и перегоним по показателям французские ПТ, вырвавшиеся в лидеры по статистике, искореним недостатки и так далее.

К чему вел свою речь комиссар было решительно непонятно, но у товарища Котятко всегда так — начинает он очень издалека и подходит к главному только минут через сорок, когда выговорится.

— Слышишь, сигнал на выезд? — герр Фюрст слегка пихнул локтем унтер-офицера заслушавшегося ораторскими ругадами товарища Котятко. — Пошли за заданием, хватит бездельничать...

В связи с последней акцией экипаж лейтенанта Фюрста пересадили с привычного «Тапка» VK.4502 на «Мауса», причем командование не пожалело золота на переобучение: начфин, мадам Ротвейлер едва не лопнула от злости и жадности, но ничего не поделаешь: приказ есть приказ, а на «Маусе» требовался экипаж со всеми возможными перками. Потому и выбрали ветеранов, обитавших на танкистской базе еще с благословенных времен ЗБТ.

— «Утес», — Ганс Шмультке удовлетворенно кивнул, бросив взгляд на распечатку с боевой задачей. — Неплохая карта, могло быть хуже...

В первые секунды выезда на полигон ничего необычного не происходило. Разошлись створки ворот ангара, на тактическом планшете Отто Фюрста моргнуло красным «В бой!» и «Маус» с неторопливой величественностью выкатился на верхний респ «Утеса». Маяк, как основной ориентир, возвышался впереди и чуть левее.

— Не понял? — громко сказал Шмультке, оторвался от прицела орудия и протер глаза. Снова уткнулся в окуляр. — А где все? Тут больше никого нет!

— Черт знает что, — согласился командир. — Не обозначена ни одна потенциальная цель! Противник отсутствует! Мы что, здесь вообще одни?

— Сбой сервера? — осведомился мехвод по внутренней связи. — Первый раз такое вижу! Ничего похожего не случалось даже в незабвенные времена патча 0.6.1.5, когда танки ездили боком через всю Прохоровку и зависали на проводах в Энске!

— Оглядимся, — решил Фюрст. — Гони наверх, к маяку!

«Гнать» на супертяжелом «Маусе» было несколько затруднительно, ибо данный танк к гонкам не приспособлен. Тем не менее машина уверенно вскарабкалась вверх по склону, господин лейтенант пристально следил за обстановкой через командирские перископы, однако на полигоне по-прежнему было тихо и пусто.



— Вылезем, подышим свежим воздухом, — Шмультке пожал плечами. — Какой смысл сидеть в танке, когда никого нет? Может, что-нибудь заметим — не в черной же дыре мы оказались?

Остановились под маяком, возле обрыва с которого открывался шикарный вид на вечерний океан. Видимость, не смотря на облачность, идеальная, на много километров.

— Donnerwetter! — лейтенант, первым заметивший объект, которого *здесь точно не должно быть*, аж отступил на шаг назад. Вытянул руку. — Вон, глядите! От солнца заходит!

По серо-стальной глади океана медленно, но с жутковатой целеустремленностью ползло вытянутое темное пятно, с каждой секундой приобретающее вполне узнаваемые формы. Боевой корабль. Огромный. Нет, не так — ОГРОМНЫЙ, это было заметно даже на порядочном расстоянии.

Радист, штабс-фельдфебель Хальтерманн, шепотом выругавшись, нырнул под «морду» танка, где находился эвакуационный люк механика-водителя, через него забраться в «Маус» было проще всего. Появился снова через две минуты. Лицо вытянувшееся и озадаченное.

— Сделал запрос по радиии, — слабым голосом сказал Хальтерманн. — Знаете, что они ответили? На вполне сносном немецком, кстати говоря?

Экипаж дружно повернулся к радисту.

— И-и? — протянул Шмультке. — Что?

— Я запрашиваю: «Неизвестное судно идущее курсом зюйд-зюйд-ост, назовите себя». А они — «Линейный корабль Императорского военно-морского флота “Ямато” с боевым сопровождением». Что это значит, господа?

— А то и значит, — за спинами танкистов раздался хорошо знакомый резкий голос. Возле «Мауса» затормозил «Виллис» с эмблемами «Варгейминга» на бортах. Объявился господин Storm, главный инженер наисекретнейшего НИИ корпорации. — Извините, что не предупредил, мы тут проводим небольшой опыт по сопряжению миров. Вы люди грамотные, испытанные, участвуете практически во всех наших тестах уже несколько лет. Я вам доверяю как родным, а эксперимент, как обычно, в некоторых деталях наглухо засекречен... Хотя есть и открытая часть. Две минуты, сейчас подтянутся остальные.

— Значит, достроили линкоры, — понимающе сказал Ганс Шмульке, созерцая подходящий к Утесу сверхгигант, за которым в кильватерном строю шли едва различимые в дымке крейсера, эсминцы и вроде бы самый настоящий авианосец. — Впечатляет.

— Еще как, — согласился господин Storm и, отвлекшись на рев авиационных моторов, задрал голову. — Прекрасно, вот и наши авиаторы. Площадка ровная, смогут приземлиться без проблем. Ждем.

Над маяком пронеслось интернациональное звено — советский Ла-5, «Аэрокобра» с американскими опознавательными, японец «Зеро» и французский «Девуатин». По очереди начали заходить на посадку.

— Ну надо же, какие люди! — радостно заорал Вася, бывший наводчик с Т-44, окончательно ушедший с танкистской базы в летную школу еще в позапрошлом году. Вылез на крыло своего истребителя, спрыгнул на землю. — Шмульке! Господин лейтенант Фюрст! Вас-то каким ветром сюда забросило?

Подожли остальные летчики. Ганс Шмульке, частенько заезжавший в гости на авиабазу World of Warplanes, знал каждого в лицо — Билл Хопкинс из Техаса, мсье Франсуа Ларош, кажущийся высокомерным и замкнутым капитан Исиро Хирата. На самом деле японец был очень воспитанным, прямо как Кролик из «Винни Пуха», а потому считал, что настоящий боевой летчик прежде всего должен быть сдержан в эмоциях, как и полагается истинному воину, чтящему буси-до.

— Никакого ветра, природных катаклизмов мы не допускаем, — деловым тоном сказал господин Storm. — По крайней мере пока... Вы все здесь собраны строго для одной-единственной цели. Операция «Сопряжение миров».

— Постойте-ка, — насторожился лейтенант Фюрст. — Судя по контексту, вы подразумеваете взаимодействие между танками, авиацией и флотом? Но ведь кажется неоднократно заявлялось, что, как говорится, мухи отдельно, а котлеты отдельно! В смысле, самолетики и танчики не будут пересекаться! Я уже молчу во-он про ту здоровенную штуковину, что на всех парах идет к берегу...

«Ямато» и впрямь заслонил своим силуэтом чуть не полгоризонта и начал замедлять ход.

— Будет взаимодействие, еще как, — развел руками инженер. — Однако, не совсем в том смысле, который вы только что озвучили. Давайте объясню...

\* \* \*



...Полчаса спустя всю компанию, включая летчиков, господина Storm'а и прибывшего с вставшего на рейде «Ямато» контр-адмирала Садаёси Такано выбросило с полигона напрямик на танкистскую базу — главный инженер применил одно из своих адских устройств, позволявших полностью менять физику мира: например, отключать гравитацию или заставлять танки летать.

Митинг у русских как раз заканчивался. Было видно, как на башню КВ-5, при поддержке пятерых самых здоровенных сержантов, забирается дама весьма объемных форм в строгом черном платье и шляпке с вуалью будто у Фаины Раневской.

— Фрёкен Бок, — зачарованно сказал Ганс Шмюльке. — Ну то есть мадам Ротвейлер. Господи, ей-то что здесь понадобилось? Вот уж на самом деле новшество! На моей памяти комиссар никогда не приглашал на официальные мероприятия эту Сциллу, Харибду и Медузу Горгону в одном лице...

— Сейчас все услышите, — безмятежно сказал господин Storm, скрестив руки на груди.  
— Она, как начальник финансового отдела, полностью в курсе. Вот и попросили выступить.

Старший сержант с КВ-220Т кряхтя подпихнул мадам Ротвейлер наверх, упираясь плечом в то место начфина, что вежливо именуется «кормой», товарищ Котятко ухватил живой кошмар за руку и, наконец, затащил наверх. Грозная леди оправила платье, обвела сумрачным взглядом притихших танкистов и полезла в ридикюль — за бумажкой с тезисами заранее подготовленной речи.

— Кхм... — над плацем перед ангарами разнесся густой бас. — Так. Почему я тут не вижу капитана Хир... Хре... Из Японии?!

— Кажется, это вас просят, — сквозь зубы процедил Шмюльке обернувшись у господину Хирата. — Mein Gott, что ей от летчиков-то нужно?.. Идите же, с этой гарпией шутки плохи!

Исиро Хирата посмотрел на унтер-офицера так, что Ганс Шмюльке едва не обратился в камень. Чтобы японский офицер испугался какой-то толстой некрасивой женщины? Да за такое оскорбление на поединок вызывают!

Русские танкисты расступились, пропуская «самурая», который подошел к импровизированной трибуне с эдакой валяжной лентой, но при этом не теряя достоинства. Капитан Хирата всем своим видом давал понять, что ему скучно, он ничуть

не впечатлен, однако правила приличия заставляют вести себя в соответствии с положением. Чуть поклонился — дань вежливости и не более.

— Так, — снова гроыхнуло сверху. — Сколько боевых вылетов за сегодняшний день?

— Девять, — кратко ответил японец, как сплюнул.

— Общий доход в серебре?

— Госпожа, это такие мелочи — для воина на первом месте сражение и честь, а не презренные материальные блага...

— Сколько? — гавкнула мадам Ротвейлер.

— Шестьдесят две тысячи, — процедил капитан Хирата, начавший подозревать, что ему наносят публичное оскорбление. Но не ругаться же с этой жабой? Недостойно!

— А вчера?

Гунс Шмульке никогда не видел, чтобы не слишком великий ростом и худощавый японец надувался как индюк, распушивший перья. Всерьез обидевшийся подданный Императора сам по себе способен заменить тактический ядерный заряд.

— Позволю себе вмешаться, — господин Storm, почувствовав, что запахло жареным, быстро подошел к капитану Хирата. — Извините, вас никто не хотел задеть... Просто руководитель финансового отдела не всегда... корректна в высказываниях.

— Ничего, скоро построят японскую казарму, быстро научится, — слышалось из собравшейся вокруг толпы. К русским присоединились несколько американских, британских и французских экипажей. Кто позволил себе эдакое хамство распознать было невозможно.



Мадам Ротвейлер обвела танкистов гипнотическим взглядом. Промолчала.

— Еще раз прошу простить, господин капитан, — повторился главный инженер. — Но вы сами должны понять: не будут побед, не будет денег. Не будет денег — у вас не появятся новые самолеты. Дело в том, что вчера командование перевело на счет базы танкистов определенную сумму в золоте...

Исиро Хирата молчал.

— ...И вы, случайно, не заметили каких либо изменений в... кхм... доходности ваших боевых вылетов?

— Заметил, — холодно сказал японец. — В лучшую сторону. При том, что аналогичных поступлений в наш финотдел не было.

— Во-от! — просиял господин Storm. — Помните, что я вам рассказывал на полигоне? Взаимодействие миров? Взаимопроникновение? Связь?

— Погодите, — вмешался лейтенант Вася. — Вы хотите сказать, что теперь золотой запас доступен одновременно на обоих базах? Перевели нам, летчикам, а пользоваться могут и танкисты? Равно и наоборот?

— Именно! — широко улыбнулся главный инженер. — И это только начало, товарищи, господа, мсье и мистеры! Господин Хирата, еще раз приношу низжайшие извинения за этот досадный инцидент! Давайте пройдем в офицерский клуб, стол давно накрыт. Господин контр-адмирал Такано, Парамон Нилыч, командиры экипажей — вы так же приглашены! Я обязан объявить, что отныне во всех Трех Мирах начинается новая эпоха...

— Двух, — подал голос адмирал. — Пока двух. Мы в настоящий момент еще не начали жить полноценной жизнью...

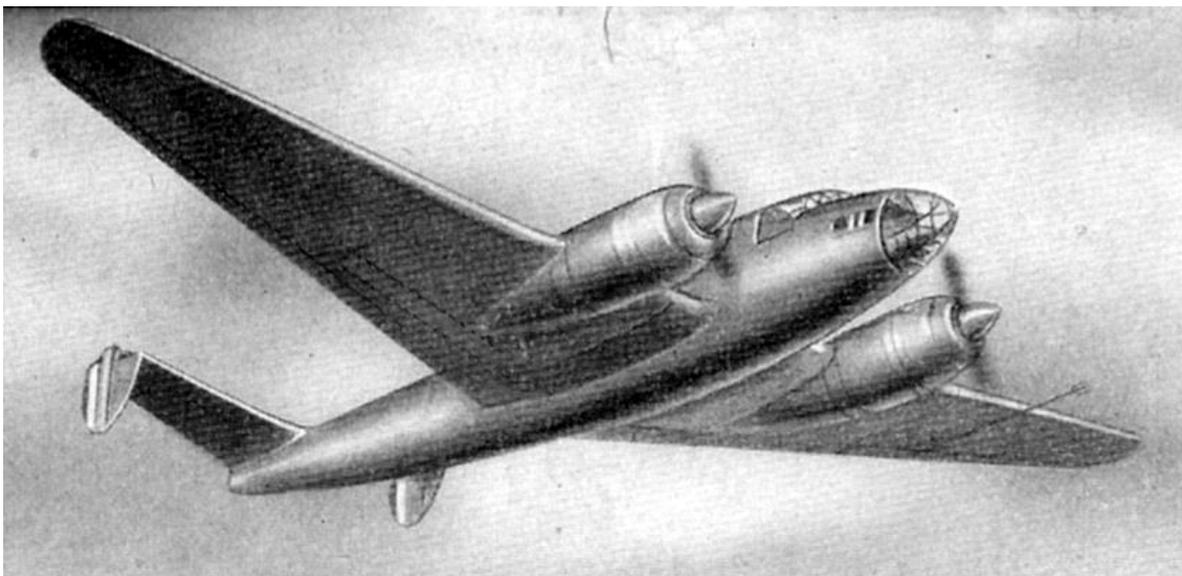
— Дело времени! — воскликнул господин Storm. — Военно-морская Альфа на подходе, скоро и вы вольетесь в наш дружный коллектив! Товарищ Котятко, вы закончили?

— А как же речь начфина? — помрачнел комиссар. — И текущий политический момент еще не осветили...

— Чепуха какая! Закругляйтесь! Нам есть о чем поговорить! Три мира начали объединяться в единое целое? Понимаете? Это надо отметить!

© А. Мартьянов. 23.09. 2012.

## 88. «Француз» - красавчик



Франсуа Ларош вошел в офис Зиночки с небольшим букетом гвоздик и вскоре вышел оттуда без букета и в хорошем настроении.

Вася подтолкнул Хопкинса локтем:

— Видал, штаб-сержант? Вот так надо действовать.

— Чтобы работали мои методы, — заметил Франсуа, подошедший к друзьям быстрее, чем предполагал Вася, — нужно обладать моим обаянием. Так что конкурентов я могу не опасаться.

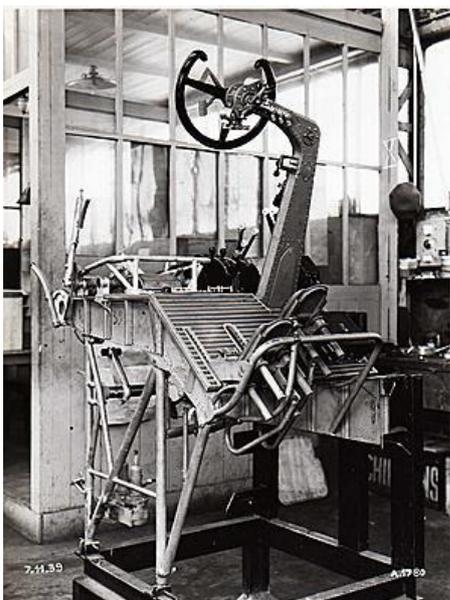
— Товарищ Ларош действует наверняка, — съязвил Вася. — Коль скоро французские самолеты сплошь безобразны, пилот пускает в ход улыбку. Все смотрят на улыбку и никто не смотрит на самолет.

— Камрад Вася, вы несправедливы, — запротестовал Ларош. — Не стоит повторять расхожее мнение насчет наших самолетов.

— Назовите хоть один красивый! — потребовал Вася. — Мы со штаб-сержантом сомневаемся.

Ларош задумался:

— Да вот хотя бы средний бомбардировщик LeO-45, «Лиор и Оливье», творение инженера Эрнеста Пьера Мерсье. Действительно был изящный самолет.



— Небось, сами французы диву давались, — хмыкнул Билл Хопкинс.

Вася спросил:

— Кстати, кто такой этот Мерсье? Ничего о нем толком не знаю.

Франсуа Ларош кивнул:

— Причудливо доходит до нас информация о людях, которые жили когда-то, работали над созданием новых самолетов... Убежден: мы должны знать о них больше. Но «больше» не всегда получается. И вы правы, Вася. Взять хотя бы тех же французских авиаконструкторов. Марсель Блок — антифашист, потерявший здоровье в немецких концлагерях и все-таки проживший долгую и творческую жизнь. Девуатин работал на Виши, потом скрывался в Латинской Америке и вернулся во Францию лишь под конец жизни. Но и он продолжал работать в авиации. А вот об Эрнесте Пьере Мерсье нам известно только несколько разрозненных фактов: что закончил Политехническую школу и был по преимуществу инженером, с тридцатого года работал в фирме «Лиор и Оливье» и умер 11 июня 1944 года.

— От чего же он умер? — заинтересовался Вася.

— В сорок четвертом году, как говорится, имелось много разных возможностей умереть... — отозвался Франсуа. — Я не могу назвать точную причину и даже возраст. Однако — в отличие от коллег, чья биография известна куда лучше, — Мерсье оставил нам свои патенты на изобретения. И целых три из них можно отыскать в интернете. Они отсканированы и находятся в свободном доступе.

— И что это за изобретения? — Хопкинс непроизвольно потер руки, словно уже разобрал какое-нибудь сложное устройство.

Французский пилот ответил:

— Мерсье разработал тип капота для радиальных двигателей. В случае с LeO-45 это имело, я думаю, решающее значение. Давайте просто расскажу с начала.

— Самый простой и надежный способ донести свою мысль до слушателя, — сообщил Вася. — Терпеть не могу, когда начинают с середины.

— А как же интрига истории? — подмигнул Хопкинс.

— Обойдусь, — буркнул Вася.

— Итак, друзья мои, в один прекрасный день тридцать третьего года, если говорить точно, то первого апреля, французские ВВС официально были признаны независимым родом войск, — торжественно начал Франсуа.

— Первого апреля? — переспросил Вася. — Гусары, молчать!

— Бывают просто даты, товарищ младший лейтенант, — прошептал Хопкинс. — Не мешай рассказывать.

— Обретя «независимость», французское авиационное командование решило, что следует расширить круг задач авиации. Помимо взаимодействия с наземными силами, следует еще выполнять стратегические операции. Да, Вася, все те же теории старого «доброего» Дуэ, если вы об этом.

— Я ничего не говорил, — вставил Вася.

— Но это же очевидно: военные хотели новый бомбардировщик, — сказал Билл Хопкинс.

Франсуа кивнул:



— Точно. И сначала были построены настоящие летающие крепости: тяжелые, защищенные несколькими пулеметными турелями... Очень быстро выяснили, что самолеты эти медлительные, уязвимые, неуклюжие. Они не то что задачу выполнить — они до цели долететь бы не смогли с такой маневренностью. После некоторых раздумий решили: нужна скорость до четырехсот километров в час на высоте в четыре тысячи метров. Подвижную переднюю турель снять, пулеметы, стреляющие назад, установить в фюзеляже, бомбовую нагрузку разместить внутри — до тонны. Предполагалось, что эти бомбардировщики смогут действовать не только днем, но и ночью. Экипаж — четыре человека. Вот как-то так.

— Интересно, насколько реальный самолет отличался от заказа, — заметил Билл Хопкинс.

— Как обычно, — отозвался Франсуа. — Сильно отличался. LeO-45 — прототип — выпустили на заводе фирмы в Аржентиле, опередив конкурентов. Двигатель установили «Испано-Сюиза» — радиальный двухрядный четырнадцатцилиндровый, воздушного охлаждения. Приблизительно тысяча лошадиных сил.

— По голосу слышу — что-то не так, — заметил штаб-сержант.

— Капот, — подсказал Франсуа. — Но мы договорились, что я буду рассказывать по порядку. Первый полет — шестнадцатого января тридцать седьмого. Главный недостаток — площади вертикальных хвостовых поверхностей не хватает на взлете и при наборе высоты. Соответственно потребовалось переконструировать двойные кили и рули. И тут — бац! — завод в Аржентиле национализировали.

— Это помешало разрабатывать самолет? — осведомился Вася. — Насколько я помню, национализация заводов...

— Не будем говорить о социализме, — взмолился Франсуа. — Иначе никогда не закончим о LeO-45. Нет, работы над самолетом продолжали вестись полным ходом. И это продолжалось до 6 декабря тридцать седьмого, когда заводской шеф-пилот Жан Думерк аварийно посадил прототип на вспаханное поле — одновременно отказали оба двигателя.

— Самолет-то уцелел? — ахнул Вася.

— Спросил бы, уцелел ли летчик, — упрекнул его Билл Хопкинс.

Вася чуть покраснел.

Франсуа Ларош кивнул:



— Думерк не только уцелел сам, но и ухитрился спасти прототип, который после аварийной посадки пробежал сто пятьдесят метров и нормально остановился. И вот тут вступают на сцену специальные капоты двигателей, сконструированные инженером Мерсье. Эта конструкция позволяла более эффективно охлаждать масло двигателей. Плюс сопротивление было значительно меньше. Так что скорость у самолета возросла, он мог развивать до шестисот километров в час. А вот двигатели по-прежнему вызывали

проблемы. Поэтому их заменили на «Гном-Рон». И до февраля тридцать девятого года продолжались испытания самолета. В общем и целом, LeO-45 показывал хорошие результаты.

— Меня поражает эта способность неспешно испытывать и усовершенствовать боевые самолеты, — заметил младший лейтенант, — когда было уже очевидно, что война вот-вот начнется. Иногда прямо хочется подтолкнуть творческую интеллигенцию, чтобы она думала быстрее.

— Ну вот чей бы буйвол мычал, товарищ младший лейтенант! — упрекнул Васю американец. — Можно подумать, в Советском Союзе...

Вася безнадежно махнул рукой:

— Я больше не буду перебивать товарища Лароша.

— Мерси. — Ларош улыбнулся. — LeO-45 был показан на Парижском авиасалоне в конце ноября тридцать восьмого. Девятого июля тридцать девятого года три таких самолета принимали участие в воздушном празднике в Брюсселе-Эвре, а затем четырнадцатого — в день взятия Бастилии — восемь их красиво пролетели над Парижем. И наконец в начале августа того же года в Реймском центре испытаний военных самолетов создали звено с пятью «Лиорами».

— А сколько их всего, кстати, выпустили? — поинтересовался Вася.

— Заказы были громадные — шестьсот там, шестьсот тут, — ответил Франсуа. — Подключили больше тридцати субподрядчиков. Но реально этих самолетов было поначалу не так уж и много. Сказалось, товарищ младший лейтенант, то, с чем и советские производители сталкивались: недостаток материалов и комплектующих... Плюс модернизация самолета шла буквально на ходу.

— Сейчас догадаюсь, — кивнул Вася. — Основную сборочную линию останавливать и переделывать не стали, а вместо этого пустили сразу же вторую линию — по переделке уже готовой продукции.

— В общем, да, — вздохнул Ларош. — Но несмотря на все эти бедствия, самолет начал поступать в части. И поначалу встретил у летчиков весьма сильное неприятие. Поведение этого бомбардировщика, скажем так, вызывало недоверие, особенно на взлете и малых скоростях. Репутация у LeO-45 сложилась быстро: самолет опасный и ошибок не прощает. Поэтому старались от него отделаться.

— И эта картинка знакомая, — заметил младший лейтенант.

Хопкинс кивнул:

— И в американских ВВС имелись такие самолеты — нелюбимые.

— Лямур, тужур, — фыркнул Ларош. — Бомбить-то надо было! В эскадрильи прибыл ведущий-летчик испытатель SNCASE капитан Жак Лекарме. К тому времени из-за аварий уже успели списать три самолета — возникли трудности с управлением на взлете. И тут Лекарме показал, на что способен «Лиор». Его показательные полеты вызвали всеобщий

восторг, впечатлительные французы, — он улыбнулся, — просто рвались теперь на этот самолет. И потом уже летчики нормально поднимали LeO-45, без аварий.

— Умно, — сказал Вася. — «Делай как я» — хороший метод обучения. А что во время войны?

— Десятого мая известного вам сорокового года, — сказал Франсуа, — на вооружении состояло свыше двухсот LeO-45. Из них только полсотни были боеспособны. Одиннадцатого их бросили в бой. Они бомбили колонны немецких танков с малых высот и несли большие потери от истребителей и зенитного огня.

— Напоминает Польшу, — вставил Вася.



— Мда, — вздохнул Ларош. — Шестнадцатого мая двадцать шесть LeO-45 удачно разбомбили моторизированную дивизию. Бедные беззащитные немцы как раз заправлялись, и тут на них посыпались французские бомбы. Но такие удачи больше не повторялись. Летчики Люфтваффе быстро нашли «мертвую зону» LeO-45 и заходили за шайбы оперения, затем уравнивали скорость и спокойненько открывали огонь. LeO-45 были к тому времени вооружены пушкой «Испано-Сюиза», но пушку эту приходилось часто перезаряжать и надолго останавливать стрельбу. Всего в войсках было около четырехсот LeO-45. Потеряно было в боях сто тридцать. Половину из оставшихся перегнали в Северную Африку.

— Ну так война же скоро закончилась, — сказал Вася.

— Товарищ младший лейтенант, хочу напомнить, — возразил Франсуа, — что война только началась. После подписания перемирия... Ладно, после поражения Франции... В общем, правительству Виши разрешили продолжить вооружать эскадрильи LeO-45. Учили опыт недавних боев: увеличили площадь концевых шайб, пушечную установку дополнили двумя пулеметами. Стали учить экипажи бомбометанию с пикирования. И с апреля сорок второго года — с любезного разрешения немцев — возобновили выпуск бомбардировщиков.

— Какой-то самолет непатриотичный, — сказал Вася.

— А ты, Вася, не тактичный, — упрекнул его Хопкинс.

— Патриотичными могут быть люди, камрад Вася, — откликнулся Ларош. — А самолет — он просто машина. И товарищ младший лейтенант, кстати, прав: LeO-45 воевал в составе ВВС чуть ли не всех противоборствующих сторон. Между прочим, имелись LeO-45 со знаками ВВС США: они перевозили грузы из портов Марокко на передовые

аэродромы в Тунисе и Алжире... А что еще любопытнее — он оставался в строю спустя двадцать лет после окончания войны. Этот небесный долгожитель летал даже дольше, чем «Девуатин» — до пятидесяти седьмого года.

© А. Мартьянов. 21.09. 2013.

## 89. «Камбала»



— Кто это так шикарно заходит на посадку? — Товарищ младший лейтенант Вася прищурился. — Як-3, конечно, на последнем издыхании, но пока вполне боеспособный.

Из самолета выбрался Франсуа Ларош. Весело махнул рукой Васе и приехавшему в гости Гансу Шмульке.

— Видали? — осведомился он. — Все объекты уничтожены.

— Вы, кажется, тоже слегка повреждены, — заметил Шмульке. — Точнее, ваш самолет.

— «Слегка» — это не считается, мон ами, — заявил Ларош.

Танкист хмыкнул:

— Ну, на Яке-то, наверное, просто было всех победить.

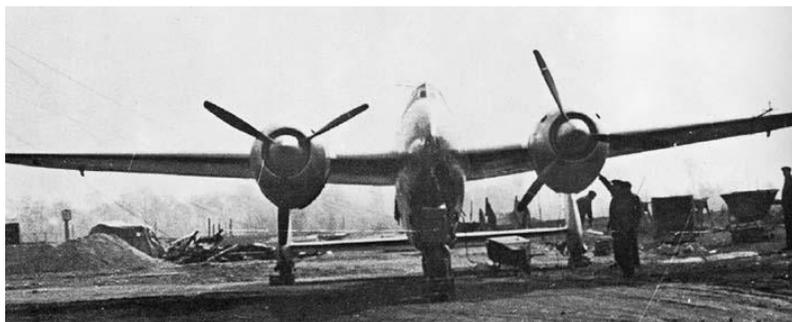
— Вы не представляете себе, — сказал Франсуа, — насколько непросто. Всегда найдутся какие-нибудь препятствия и зложелатели.

— Ладно тебе, Шмульке, — Вася обнял приятеля за плечи, — всем известно, что французы — хорошие летчики. Только вот самолеты у них были плохие. Да и правительство их подкачало, когда быстренько сдалось Гитлеру.

— Во Франции это называют «перемирием», — вставил Ларош, но заметно помрачнел.

— А как еще это называть? Позорной капитуляцией? — Вася пожал плечами.

— Будем говорить о самолетах, мон ами, и не будем говорить о политике, — предложил Франсуа.



— А правда, — вмешался Шмульке, — я тоже что-то слышал о том, что в тридцатые все французские машины были плохими и, главное, некрасивыми.

Франсуа Ларош тяжело вздохнул:

— Во-первых, далеко не все французские самолеты были уродливы, как Квазимодо. Во-вторых, далеко не все они были плохими. Вот, например, был у нас тяжелый многоцелевой истребитель фирмы Liore et Olivier. Выглядел он, конечно, странно. Пилоты его называли «камбалой».

— О! — возрадовался Вася. — А у поляков были самолеты «Карась» и «Сом»!

— Это, мой пылкий русский друг, были практически официальные названия польских самолетов, — возразил Франсуа. — Причудливы пути славянской фантазии... А вот «камбала» — не название, а прозвище, прозвище фамильярное, совершенно неформальное, отчасти даже пренебрежительное.

— Что подтверждает мой тезис о том, что французские самолеты красотой не блистали, — заключил младший лейтенант.

— И тем не менее «камбала» оказалась удачным самолетом. Летчики ее полюбили, — сказал Ларош.

Ганс Шмульке засмеялся:

— Парадокс! И как же такое чудо возникло?

— Как и большинство подобных чудес, — с заказа, — отозвался Франсуа Ларош. — Был у нас в тридцатые «Потез-631» — тяжелый многоцелевой истребитель. Время шло, потребовалось заменить «Потез-631» на что-то более современное. Поэтому военные в тридцать шестом году запросили новый самолет, и сразу несколько фирм предложили свои варианты.

— Начнем сразу с победителя, — попросил Ганс Шмульке.

— Это же очевидно: «Лиор и Оливье», — вставил Вася.

— Именно, — кивнул Франсуа. — Самолет, который они спроектировали, выглядел, мягко говоря, не вполне обычно. Короткий и узкий корпус, обшивка — дюраль и фанера,

крылья — только древесина. Двойные вертикальные хвостовые плавники, расположенные ниже плоскости крыла. Оригинальное шасси: одно переднее колесо убиралось в носовую нишу, и два задних колеса — их ниши помещались в нижней части хвостовых шайб.

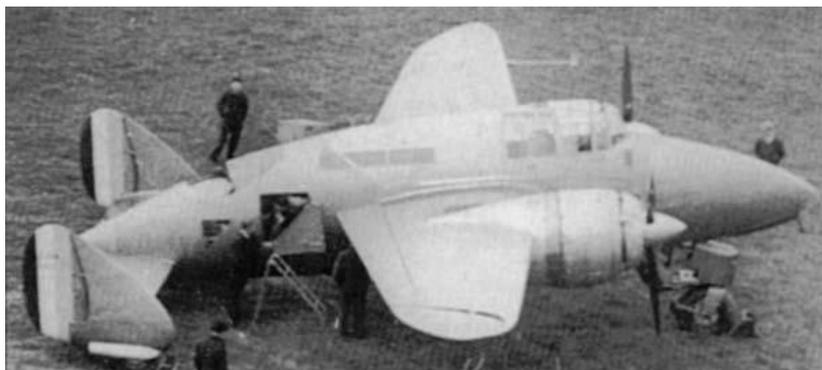
— Такое впечатление, будто конструкторы нарочно задались целью сделать «все наоборот» и переоригинальничать любых своих предшественников, — высказался Вася.

Ларош пожал плечами:

— Кто знает. Если не экспериментировать, ничего не добьешься. Будут просто скучные одинаковые самолеты, устаревающие еще до того, как их запустят в серию.

— И то верно, — пробормотал Ганс Шмульке. — А какой экипаж предусматривался для этого танка?.. То есть, я хочу сказать — для этого самолета?

— Два человека (для дневных полетов) или три человека (соответственно, для ночных полетов), — ответил Ларош. — Двигателей, как и предписывалось техзаданием, было два — «Гном-Рон» по восемьсот лошадиных сил. Сначала, как и положено детищу «Лиор и Оливье», самолет назвали LeO, конкретнее — LeO-50, но вскоре переименовали.



— В «камбалу»? — хмыкнул Вася.

Франсуа приподнял бровь:

— Нет, более скучно — SE-100, то есть Sud-Est, «Юго-Восток». Как раз в феврале тридцать седьмого авиационный завод в Анжентиле — то есть завод фирмы был национализирован и вошел в состав SNCASE — в переводе: «Национальное авиастроительное общество Юго-Восток». Если помните, это было соединение разных частных заводов. Поэтому и наш самолетик стал называться SE-100.

— Ага, начинается путаница с названиями, — прищурился Вася.

— Да нет никакой путаницы: «Сюд-Эст-100», и все. Можно просто говорить «камбала», и сразу все станет понятно, — прибавил Ларош, улыбнувшись. — Летчик-испытатель поднял его в воздух 29 марта 1939 года в Виллакубле. И сразу же стало понятно, что самолет, хоть внешне и напоминает летающий сарай, в общем-то, удачный: скорость давал больше пятисот пятидесяти километров в час на высоте в шесть с половиной километров. Запаса топлива хватало на тысячу с лишним километров.

— А вооружение? — полюбопытствовал Ганс Шмульке.

— Не поскупились: четыре двадцатимиллиметровые пушки в носовой части корпуса и подвижная пушка, тоже двадцать миллиметров, в задней кабине... Но, конечно, нашлись и недостатки, кое-что пришлось переделать: усовершенствовать систему управления, усилить хвостовую часть, потребовалось увеличить топливные баки, добавить стабилизаторы в задней части корпуса. Заодно сумели установить более мощные двигатели. И после всех доработок отправили своим ходом в Марсель-Мариньян для государственных испытаний. Это произошло 9 декабря 1939 года. В Мариньяне тоже все шло хорошо — пока весной сорокового года не произошла страшная авария. Дал сбой механизм шага правого винта. Самолет грохнулся, оба члена экипажа погибли, машина разбилась.

— Мда, — выговорил наконец Вася. — Дела... Но, наверное, имелся и второй прототип?

— Точно, — кивнул Ларош, — причем более «крутой»: с полностью металлической конструкцией крыльев и более мощным вооружением: в носовой части шесть пушек, в хвостовой кабине — спаренная установка еще двух таких пушек плюс одна в открывающемся люке в нижней части корпуса.

— Летающая крепость на французский манер, в общем, — подытожил Вася. — Не напрасно камрад Ганс назвал его «танком».

— Я оговорился, — чуть смутился Шмульке.

— Да нет, все правильно, — подхватил Франсуа. — Этот истребитель был вооружен, что называется, до зубов. Но построить самолет до разгрома Франции, в общем, не удалось. Потом немцы ввели ограничения на авиационное строительство, так что работы, опять же, вынужденно замерли. И наконец, когда немцы решили часть ограничений снять, работы над SE-100 продолжились. Немцев, впрочем, это чудо природы вообще не интересовало. А между тем французские конструкторы быстренько доработали свой самолетик, и выпускать его стали на заводах концерна «Ситроен» в Париже.

— Это тот, где делали маленькие машинки? — удивился Шмульке.

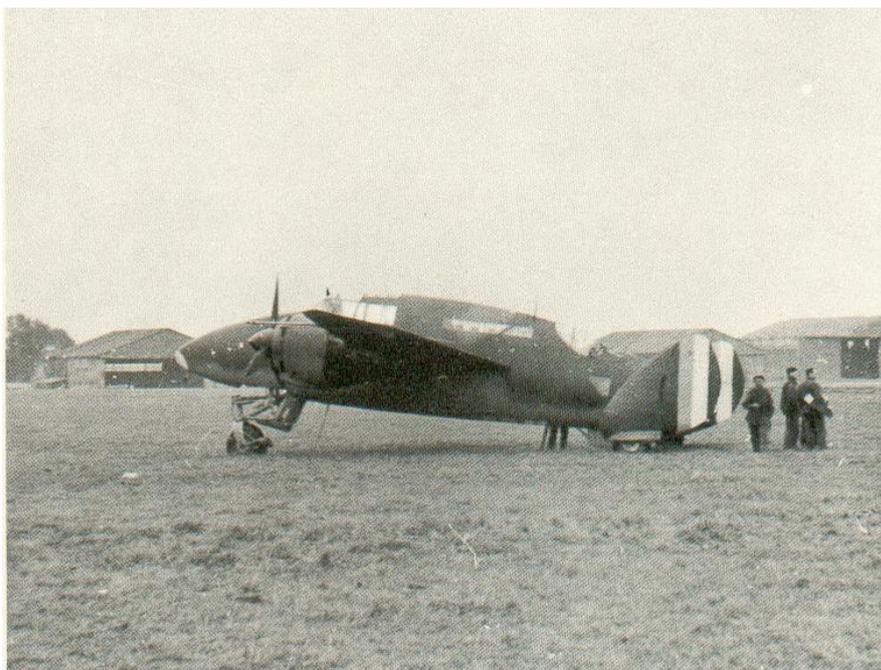
— Именно он, — подтвердил Франсуа. — Вот там приготовились к выпуску первой партии из трехсот SE-100 — дальние тяжелые дневные истребители: семь пушек, бронестекла, бронеспинка пилотского и штурманского кресла. Скорость осталась прежней — пятьсот семьдесят пять километров в час. Летал на дистанцию в полторы тысячи километров.

— А что, были еще и ночные?

— А то как же!.. Пять пушек, навигационное и радиооборудование. Как и планировалось с самого начала, в дневном варианте экипаж два человека, в ночном — три: добавлялся штурман и оператор радара.

— И когда эти самолеты начали летать по-настоящему? — осведомился Вася.

Франсуа припомнил:



— В ночные истребительные части они стали поступать с сентября сорок первого. Предполагалось, что после появления современной машины старички «Потезы» уйдут на покой. Но не тут-то было. «Потез» был машиной простой, освоенной, производственники его любили, поэтому наряду с новой машиной выпускали и старую.

— Ну, что поделаешь, — заметил Вася. — Не от хорошей жизни так поступали, понимаю.

— Вы неискренни, товарищ младший лейтенант, — упрекнул его Франсуа Ларош. — Вам совершенно не жаль французских производителей.

— Ну и что? — не стал отпираться Вася. — Как сказал не помню кто, «жалость унижает человека».

— Невозможный тип! — Ганс Шмульке подмигнул Франсуа Ларошу.

— Как бы там ни было, в частях новый самолет встретили настороженно. Необычная компоновка, диковинный внешний вид... А на фоне «Потезов» — может, и устаревших, но изящных, — так и вообще... — Ларош чуть улыбнулся.

— В армии нет места демократии: прикажут — так полетишь хоть на камбале, хоть на соме, — заявил Вася.

Ларош кивнул:

— Между прочим, именно полеты оказались лучшим лекарством от недоверия: «камбала» оказалась маневренной, устойчивой в воздухе, с неплохими взлетно-посадочными характеристиками. Правда, все равно не без капризов: для этого самолета требовался оборудованный аэродром. С другой стороны, при невыпуске основных стоек шасси — тех, что в хвостовых шайбах, — техника пилотирования самолета практически не менялась: он садился на хвост фюзеляжа. Да, и еще в плюс этому самолету шло оборудование. SE-100 получил очень неплохое оборудование для слепых полетов.

Вася что-то прикидывал в уме:

— То есть, можно назвать этот самолет хорошим?

— «Хороший» — понятие очень относительное. Помните, на итальянских бомбардировщиках нормально могли летать только итальянцы, а весь остальной мир, прямо скажем, ужасался? А знаменитое заявление товарища Сталина о том, что «Харрикейны» «дрянь» и «наши летчики их не любят»? Скажи англичанину, что «Харрикейн» — дрянь, могут быть последствия... Вот и с французским самолетом, думаю, было нечто похожее. SE-100 пытались выпускать, кстати, и в штурмовом варианте, но быстро отказались от этой затеи. И вообще карьера «камбалы», кажется, не была ни долгой, ни интересной. А жаль — самолет был с потенциалом.

© А. Мартьянов. 21.09. 2013.

## 90. Итальянские трофеи



Уилберфорс Гастингс выглядел очень довольным.

— Мне нравятся льготы, которые в нынешнем сезоне дают английским летчиком! — сообщил он. — Лично я теперь летаю на «Спитфайре» — на «пятерке». О, как я обожаю эту машину!

— Что ж, а я для разнообразия выбрала «Бульдог», — сообщила Брунгильда. — Мне на нем как-то сподручнее.

— Вы, фройляйн, тоже решили опробовать английскую технику? — изумился Гастингс.

Брунгильда пожала плечами:

— Почему бы и нет? Конечно, круче всего взять «мессер», забраться на высоту, куда... как там Василий говорит? Куда Макар телят не гонял... И оттуда спикировать на бедного,

ничего не подозревающего англичанина. Но это — как это вы, англичане, выражаетесь? Неспортивно.

— На войне все средства хороши, — вмешался Герман Вольф. — То есть, не то чтобы это было мое мнение... Но существует такая точка зрения.

Брунгильда пожала плечами:

— Мы же не на войне. Мы играем, пробуем себя и самолеты. Кстати, лично я неплохо чувствую себя на английском аппарате.

— Помнится, как-то мы обсуждали «национальные особенности» самолетов и авиаторов, — припомнил Гастингс. — Пришли к выводу, что на итальянских самолетах успешно могли действовать только итальянские летчики. И те же итальянцы, пересаженные на американские самолеты, терялись.

— Любой потеряется, если всё незнакомое, — вступилась за итальянцев Брунгильда. — Кстати, вот забавный пример. Как вы думаете, что делали итальянцы с трофейными французскими самолетами?

— Боюсь спрашивать, — нахмурился Гастингс.

— У итальянцев был хороший консультант — немцы, — вступил Герман Вольф.



Брунгильда живо повернулась к нему и подняла палец:

— Ага! Как говорит Вася, «что немцу смерть — то русскому лекарство».

— Фройляйн Шнапс сегодня просто блещет народными пословицами и поговорками, — вставил Вольф.

— Я совершенствую мой лексикон, — объяснила Брунгильда. — Впрочем, могу больше не блистать, если это кому-то не нравится. Смысл моего высказывания в том, что самолеты, которые нравились немцам, итальянцам совершенно не подходили. И наоборот.

— А о каких машинах мы, собственно, сейчас толкуем? — поинтересовался Гастингс.

— Да все о тех же — «Блок», «Потез», «Девуатин»... Помните операцию «Торч», Гастингс? — заговорила фройляйн Шнапс. — Союзники оккупировали колонии в Северной Африке. Французы фактически не сопротивлялись. Вооруженные силы Виши были распущены — в результате всех этих перестановок Италия заполучила большое количество военных трофеев, говоря проще — чужой военной техники. В марте сорок третьего шестьсот самолетов французского производства перешли к итальянским военным.

— Интересно, что названия французских машин так и «отдают» Первой мировой войной, — задумчиво проговорил Гастингс. — Все эти «Моран-Солнье»... То ли дело — «Спитфайр»!

— «Спитфайры» Италии никто не дал, — заметил Герман Вольф.

— Страшно подумать, что сделали бы итальянские летчики со «Спитфайрами», — сказала Брунгильда.

Флайт-лейтенант пожал плечами:

— Однако англичане в свое время не побоялись дать «Спитфайры» полякам — и ничего... В смысле, ничего ужасного ни для «Спитфайров», ни для поляков не произошло.

— А мне интересно, что делали итальянцы со всем этим французским хламом, — вставил Герман Вольф.

— Для начала они перегнали свое имущество из Африки в Италию, — сообщила Брунгильда. — Это был самый логичный шаг. Но дальше начинается характерная для Италии «комедия положений».

— Ничего себе — «комедия», шестьсот трофейных самолетов! — возмутился Вольф.

— Итальянские вояки приняли решение: довести до ума «Девуатины» — D.520, «Лиоры» LeO.451...

— Опять же, логично, — кивнул Гастингс. — Это были лучшие французские машины. Мы это уже обсуждали, и не раз.

— А что они сделали с остальными? — не переставал беспокоиться Вольф.

— Да уничтожили! — ответила Брунгильда. — Прямо на базах. Стоило перегонять из Африки, между нами говоря... Десяток «Потезов» просто сгнил на аэродроме, ни разу не поднявшись в воздух. То же самое случилось с Bre.693. Есть намеки на то, что пара любопытствующих итальянских пилотов попробовала летать на них. Bre.693 двухмоторный самолет, итальянцам такие нравились. Ну, полетали-полетали... на том и кончилось. О чем еще рассказать?

— Слушайте, фройляйн, честно говоря, после ваших рассказов впечатлительные люди по ночам кричат, — не выдержал вахмистр Вольф. — Это ведь страшно, если подумать.

— Страшно будет сейчас, — предупредила Брунгильда Шнапс. — Жил-был самолетик «Потез» 631. Перегнали его из самой Африки в Сен-Рафаэль. Это где-то в Италии. Там его получил сержант Заккария. Сержант приручил самолетик, втерся к нему в доверие, перегнал его в Венегоно — это, опять же, в Италии, — где беднягу и уничтожили.

— Сержанта? — прищурился Гастингс.

— Самолетик! — сердито отрезала Брунгильда.

— Впечатление, будто итальянцы получили в руки игрушки, которые старший брат позволил им ломать, — нахмурился Герман Вольф.



— В защиту итальянцев могу сказать, что они честно пытались приспособить к делу «Мораны-Солнье» 406, — заметила Брунгильда. — Но эта машина, во-первых, устарела, а во-вторых, к ней не имелось запасных частей. В результате на балансе Regia Aeronautica повисло около пятидесяти ни к чему не годных истребителей... Смешная история случилась с одним «Кадром» С.445. Кстати, вот этот самолет итальянцам понравился.

— Ну еще бы, он ведь двухмоторный и многоцелевой, — вставил Гастингс. — Надежный — ломиком не добьешь. И расход топлива небольшой. Любимый типаж для итальянца.

— Ну так вот вам история про итальянского летчика и французский самолет, — продолжала Брунгильда. — Молодой *tenente* — лейтенант Вико Росаспина — инструктор из учебного центра планерных полетов в Камери — получил С.455 в Сан-Рафаэле. Этот самолет следовало перегнать в Албенью. Но вот незадача — перекрасить машину не успели. Заметив французские кокарды, brave итальянские истребители устремились на перехват. Стрелять по своим Росаспина не стал.

— А может, не мог? — предположил Гастингс азартно. — Просто я думаю, у него не были установлены пулеметы, ведь он летел над своей территорией.

— Так или иначе, пилоту пришлось уходить от преследователей. И он ухитрился проскочить узкими долинами Лигурии. Видать, не так просто провести там самолет, истребители отстали. Кстати, этот летчик пережил войну и потом стал известным спортивным пилотом и испытателем.

— Меня беспокоит судьба самолета, — признался Вольф.

— «Кадроны», как уже было сказано, итальянцам нравились, — ответила Брунгильда. — Их использовали для связи и для обучения. Три С.455 активно использовались в учебном бомбардировочном центре в Мальпенсе.

— Ну хоть что-то, — вздохнул Вольф. — Кстати, а какой из трофейных самолетов интересовал немцев?

— LeO.451, — ответила Брунгильда. — В марте сорок третьего одна итальянская отдельная бомбардировочная группа — за номером 51 — осталась без самолетов. Слишком тяжелы оказались бои над Сицилией, и итальянцы из Пятьдесят первой потеряли все свои CantZ.1007. Не надо морщиться, герр вахмистр, и говорить, что то был хлам. Итальянцам нравилось. И вот все «Канты» они ухлопали, а тут как раз в Провансе их ожидали трофейные LeO.451.

— И как итальянцам «Лиоры»? — спросил Гастингс.

— Двухмоторные, — подсказала Брунгильда. — Сравнительно легкие в управлении, если удастся поднять их в воздух...

— То есть, итальянским пилотам они понравились, — заключил Вольф.

— И да, и нет, — отозвалась фройляйн Шнапс. — Дело в том, что конкретно эти восемь «Лиоров», предложенных Пятьдесят первой группе, находились в очень плохом состоянии. Все-таки они уже принимали участие в боях. Вмятины, поврежденное бортовое вооружение, даже пробоины! В конце концов командир группы подполковник Джансанти принял решение отказаться от данных LeO.451.

— Ну так что же, в результате, итальянцы сделали с этим хламом? — не выдержал Гастингс. — Уничтожили?

— Нет, предложили немцам, коль скоро те заинтересовались LeO.451, — ответила Брунгильда. — Речь шла о шестидесяти четырех самолетах. Двадцать два находились в Италии, а остальные валялись по всей Франции в самом плачевном состоянии. Что забавно, генерал Мильх буквально схватился за эти LeO.451. Но вывести их из Италии и Франции до капитуляции Муссолини не успел.



— Ощущение какого-то вселенского хаоса, — не выдержал Гастингс.

— Так и было, — кивнула Брунгильда. — Итак, у нас остается последний из французских самолетов — «Девуатин». Он единственный сыграл хоть какую-то роль в рядах итальянских ВВС. Этот самолет был на вооружении девяти итальянских истребительных

частей. Где-то его использовали просто для обучения, где-то не сохранилось никаких воспоминаний... Хотя, если честно говорить, итальянцы очень внимательны к именам своих летчиков. Если читать книги, то именно в итальянских источниках будет больше всего имен, — добавила Брунгильда.

— Вам видней, фройляйн, — кивнул вахмистр Вольф.

Брунгильда пожала плечами:

— Это мое частное наблюдение... Вернемся, однако, к «Девуatinaм» в итальянском небе. Активнее всех действовали на этом самолете три группы — Пятьдесят девятая, Двадцать вторая и Сто шестьдесят первая. Они базировались в центральной и южной частях Италии. Отбивались от союзников. Пятьдесят девятая на D.520 дралась с четырехмоторными американскими бомбардировщиками. Ничего себе, да? Они обороняли Ливорно, Пизу, Флоренцию... «Девуатины» действовали вместе с Me.210 — не спрашивайте, как им это удавалось...

— А я все-таки спрошу! — не выдержал Гастингс. — Звучит почти фантастикой.

— Ладно, — сдалась Брунгильда. — Известен бой 1 марта 1944 года в районе Неаполя. Два Me.210 и «Девуатин» с капитаном Минуцци за штурвалом атаковали B-24. Минуцци на D.520 несколько раз нападал на «Либереитор» и в конце концов сбил его. Вообще-то этот случай, наверное, можно считать исключением из правил. Так или иначе, итальянцам нравилось, что «Девуатин» вооружен двадцатимиллиметровой пушкой. Хотя сама по себе пушка оставляла желать лучшего: боезапас всего в шестьдесят выстрелов. Кроме того, пушку часто заклинивало. Но если уж она стреляла, то стреляла хорошо. Нравилось радиооборудование, удобная кабина. С другой стороны, шасси слабоваты... Но если уж прямо говорить, эти самолеты не могли уже повлиять на ход войны.

— На ход войны не смогли повлиять даже Me.210, — возразил флайт-лейтенант. — Но само по себе использование трофейных самолетов — любопытная вещь. Итальянцы и немцы действительно по-разному смотрели на технику.

— А меня изумляет, что «Девуатин» — по сути, устаревшая машина, — оказался таким популярным и действенным, — сказала Брунгильда. — Хотя, конечно, мистер Гастингс прав: повлиять на ход войны не могло уже ничто. Вся область Реджиа Калабрия просто усеяна обломками «Девуатинов»...

— Словом, «Спитфайр» — лучшее из всего, что изобретено человечеством! — подытожил Гастингс, улыбаясь.

— Я выбираю «Бульдог», — парировала Брунгильда. — По крайней мере, на время «английского сезона». А вы, вахмистр?

— Я? — Герман Вольф улыбнулся. — А я, пожалуй, возьму Me.210. Средства позволяют, знаете ли. До встречи в небе, друзья!

© А. Мартьянов. 29.09. 2013.

## 91. Единственный реактивный



Змей Горыныч, казалось, готов был замурлыкать от удовольствия.

— Что это такое с нашим драконом? — удивился товарищ младший лейтенант Вася.

Уилберфорс Гастингс пожал плечами с истинно английским хладнокровием:

— Просто полетал с ним наперегонки. Он — на собственной тяге, а я — на реактивной.

— На чем это? — насупился Вася. — Перешли на немецкую технику, сэр?

— Вовсе нет, — флайт-лейтенант усмехнулся. — Изволил летать на единственном реактивном самолете союзников, который успел повоевать во Второй Мировой, — на «Метеоре».

— Вы имеете в виду долгострой фирмы «Глостер»? — уточнил Вася. — Да, самолет... ничего так себе.

— Испытываете зависть? — прищурился Гастингс.

— А вы испытываете злорадство, сэр?

— Дети мои, не ссорьтесь, — вступил дракон. — Лучше порадитесь за вашего друга, старину Горыныча. Давно я не получал такого удовольствия. А вообще отчасти я согласен с Васей: дивно, что совершенно второстепенная фирма «Глостер» ухитрилась создать этот шедевр.

— Так уж и «шедевр», — фыркнул Вася.

— Смелость новаторской мысли — вот что прекрасно в человеке, — возразил Змей Горыныч. — Британец Фрэнк Уиттл занялся исследованиями в области турбореактивных двигателей еще до войны. Симпатичный человек, бывший летчик. Основал собственную компанию «Пауэр джетс», о которой сейчас уже никто не помнит. Однако результатом трехлетней работы стал работающий на стенде двигатель. И с этой штукой Уиттл явился в конструкторское бюро фирмы «Глостер», поскольку явно не тянул создание собственно самолета.

— Какой год? — уточнил Вася.

— Тридцать девятый. — Дракон посмотрел на Гастингса.

Тот кивнул:

— Точно. Идеи Уиттла заинтересовали главного конструктора «Глостер эйркрафт» Джорджа Картера. Он собрал группу коллег, и те отправились глядеть на чудо работы Уиттла. Выглядело, конечно, здорово... В общем, Картер взялся за работу.

— А ведь таких двигателей еще ни у кого не было, — вмешался Вася. — Разве что у немцев. Но вряд ли англичане знали немецкие разработки.

— Что было известно английской разведке и что ей известно не было — это тайна даже для самой английской разведки, — многозначительно высказался Уилберфорс Гастингс.

Дракон рассмеялся, рассыпая вокруг себя искры.

— Мне решительно нравится английская манера компоновать вокруг себя пространство, — заметил Горыныч. — Это, кстати, касается и самолетов. Ведь что такое самолет? Особым образом скомпонованное пространство, снабженное двигателем и крыльями... Так или иначе, а третьего февраля сорокового года Картер создал первые варианты нового самолета и подписал контракт с министерством авиации.

— И после этого они еще четыре года возились! — воскликнул Вася.

— Приходилось решать одновременно слишком много задач, — вступился за англичан Горыныч. — Все-таки шла война...

— Так или иначе, — продолжал Гастингс, — экспериментальный самолет задумывался изначально как скоростной истребитель-перехватчик. Его называли «Пионер».

— Пионер — всем ребятам пример, — не удержался Вася.

Гастингс поднял бровь:

— Отчасти, конечно, это так: пионер — пример... В начале сорок первого этот самолет был построен на одном из филиалов авиазавода. Цельнометаллический моноплан с трехколесным шасси. Пятнадцатого мая взлетел. Двигатель на нем стоял маломощный, и все-таки он давал более четырехсот восьмидесяти километров в час. Так что перспективность реактивной тяги оказалась налицо.

— И что помешало запустить его в серию? — спросил Вася. — Странно все-таки: то устаревшие бипланы, вроде «Суордфиша» или У-2, летают всю войну на страх врагу, а то принципиально новые самолеты оказываются недостаточно новыми...

— Для начала, «Пионер» не смог стать истребителем. Тяга одного двигателя оказалась слишком мала для того, чтобы поднять самолет с грузом вооружения и военного оборудования. То есть приходилось переходить на двухмоторную компоновку. Моторы, кстати, были весьма капризны — как все новое. В общем, остановились на идее тяжелого истребителя-перехватчика. Вооружение — шесть двадцатимиллиметровых пушек. Два мотора с размещением на крыльях — так проще подбираться к двигателям, которые — к бабке не ходи — будут ломаться и показывать характер. Кстати, товарищ Вася, — прибавил Гастингс, — вот вам пример разделения труда: этот самолет собирались производить с привлечением субподрядчиков.

— Обычное дело, — хмыкнул Вася.

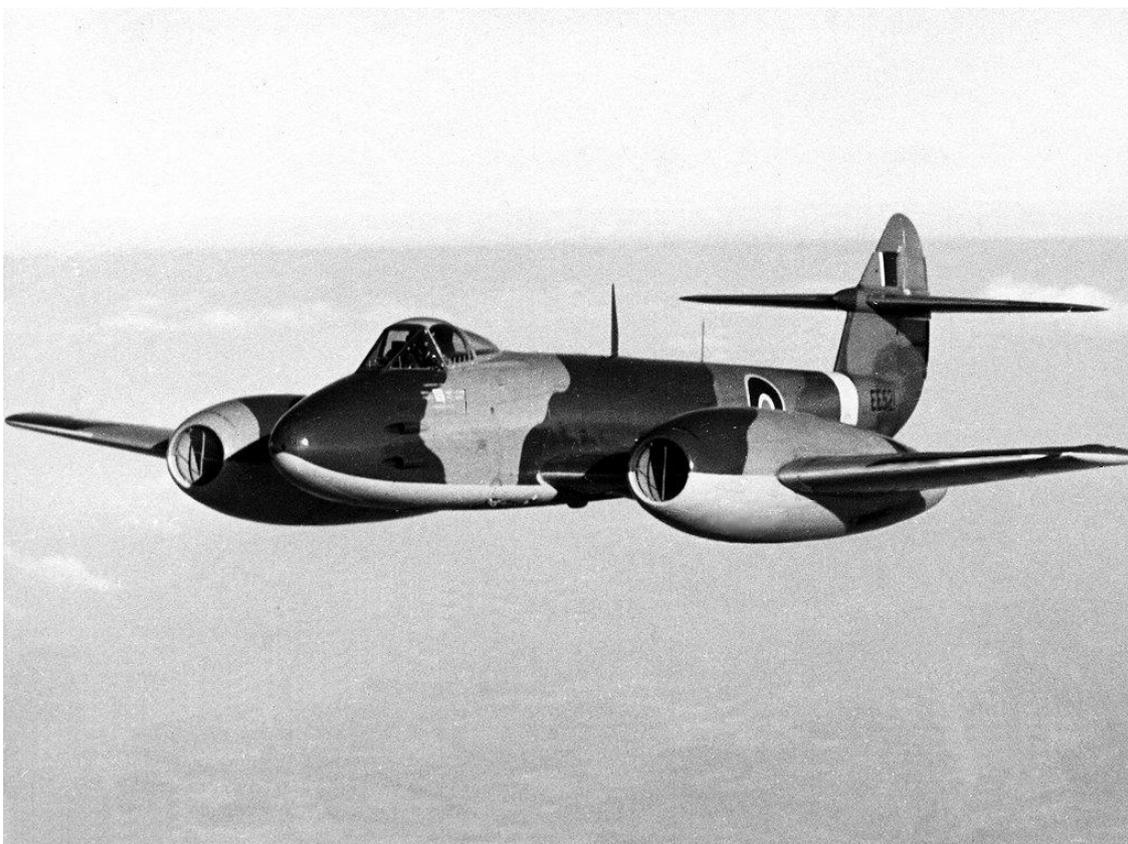
— Расчет на то, что самолет будет производиться в разных местах, был заложен изначально, в конструкцию, — вмешался Горыныч. — Кстати, этим самолеты принципиально отличаются от драконов. Насчет реактивной тяги я бы еще поспорил — мы, драконы, и не на такое способны, — но вот производство по частям... Любой змей как существо органическое создается целиком. А «Метеор» — точнее, то, что ему предшествовало, — заранее так был спроектирован, чтобы разделяться на ряд крупных узлов. И эти узлы собирались независимо друг от друга.

— В смысле — «узлы»? — уточнил Вася.

— Носовая часть — отдельно: пилотская кабина, пушки и носовая стойка шасси. Центральная часть фюзеляжа вместе с центральной секцией крыла и мотогондолами. Хвостовая часть — традиционный полумонок. Вообще в этом самолетике собралось много всяких интересностей: двигатель интересно увязывался с крылом, например, — крепился к переднему лонжерону и насквозь проходил через задний. Стойки шасси укладывались не в мотогондолы, а в крыло. Хвостовая часть отстыковывалась по стрингерам. Необычно высоко поднятый стабилизатор — это из-за реактивных струй.

— Пока звучит интересно, многообещающе и... А когда его в серию-то запустили? — спросил Вася.

— И вот кстати, нельзя однозначно утверждать, что «Метеор» сразу запустили в серию, — подхватил Гастингс, — однако количество опытных самолетов само по себе напоминало небольшую серию — двенадцать экземпляров. Каждому предназначалась своя судьба: на одном — заводские испытания, на втором — доводка двигателей, на третьем — испытания гермокабины и оружия, на четвертом — оборудования...



— Стоп, стоп, — замахал руками Вася. — Не нужно мне рассказывать биографию всех двенадцати.

— Ладно, — покладисто согласился Гастингс. — Но вот еще — один отправили за океан, в Америку. Ну и там пара самолетов для обучения летчиков.

— Уфф, — выдохнул Вася. — А я-то все боялся, что про летчиков и забудут.

— Еще забавно, — добавил Гастингс, — что этот самолет никак не могли окрестить. Какие только названия ни подбирали! «Циклон», «Террифайтер», «Уайлдфайр», «Гайрент», «Вайолент», «Аннигилейтор»...

— Последнее звучит как в «Звездных войнах», — усмехнулся Вася.

— А что? — Флайт-лейтенант пожал плечами. — Для сороковых годов реактивный самолет сам по себе был чем-то совершенно фантастическим. В феврале сорок второго наконец перестали изощряться и назвали машину «Метеор». Но тут начались совсем другие проблемы.

— Я заранее знаю, какие, — вздохнул Вася. — Как всегда: поставщики взаимно подводили друг друга, а часть конструкции начала сыпаться.

— Сначала развалился задний лонжерон крыла, — кивнул Гастингс. — Пришлось его переделывать, заменить легкие сплавы на легированную сталь. Но самое слабое место самолета...

— Двигатель, — заключил Горыныч. — У неорганических летательных аппаратов тяжелее воздуха это традиционно наиболее уязвимая деталь.

— И на каком остановились? — спросил Вася.

Гастингс ответил:

— Было два варианта: W.2В и Н.1. Последний — «Гоблин» — делала фирма «Де Хэвилленд». В июле сорок второго уже имелся «Метеор», который не летал, но довольно бойко бегал по летному полю. Что называется, «ограниченная надежность» — поднимать в воздух его не разрешали. Время шло, наступила осень... 28 ноября привезли первый двигатель — «Гоблин». 12 января сорок третьего прибыл второй двигатель.

— Ковровую дорожку для его встречи расстелили? — съязвил Вася.

— Насколько я помню, в первые годы существования советской авиации двигатели встречали не то что с ковровой дорожкой, а с оркестром, — напомнил Гастингс.

— Да уж, — согласился Вася. — Без двигателя не жизнь.

— Итак, эти два двигателя обрели друг друга, и их скомпоновали на нашем самолете, — Гастингс продолжил повествование. — У Н.1 был диаметр больше, чем предполагалось. Пришлось переделывать задний лонжерон и мотогондолу. И вот наконец 5 марта летчик Майкл Донт поднял самолет в воздух. Впервые! Затем были проведены еще полеты... Но ни разу дольше двадцати минут «Метеор» в воздухе не задерживался.

— И снова мы наблюдаем кропотливую работу конструкторов, — вставил Горыныч, — неспешную и вдумчивую. Как будто война не идет и войска не нуждаются в новом самолете как можно быстрее.

— Поспешишь — людей насмешишь, — вступился за конструкторов Вася. — Известны прискорбные эпизоды.

— Таким образом, после всех испытаний и переделок, — Гастингс поднял глаза к небу, припоминая подробности истории, — только в январе 1944 года взлетел первый «Метеор» серийной модификации. На нем стояли двигатели W.2В/23С — довольно надежная усовершенствованная модель W.2В. Делала их фирма «Роллс-Ройс», которая приобрела лицензию на патенты Уиттла и кое-что усовершенствовала. И вот «Метеор» пошел в серию — двадцать машин первой модификации, F.I.

— Мы переходим к участию этого самолета в боевых действиях? — жадно спросил Вася. — Честно говоря, мне уже хочется на нем полетать. Обогнать Горыныча, сбить какого-нибудь бедолагу на «Мессершмитте»...

— Да погодите вы, товарищ младший лейтенант, — остановил его Гастингс. — Да, эти двадцать самолетов были отправлены на авиабазу Калмхэд, в Шестьсот шестнадцатую эскадрилью. Это была очень хорошая эскадрилья — как, собственно, и все в КВВС, — добавил флайт-лейтенант, скромно опуская глаза. — Она с сорокового года летала на «Спитфайрах», перехватывала над Англией немецких высотных разведчиков... Командир эскадрильи и еще пять опытных пилотов прошли специальную подготовку в Фарнборо и таким образом стали инструкторами для остальных.

— Там что, было предусмотрено двойное управление? — не понял младший лейтенант.

Гастингс покачал головой:

— Разумеется, нет. Учебных моделей «Метеора» не выпускали. Поэтому с кабины сняли фонарь, инструктор садился за спиной пилота верхом на фюзеляж, самолет бегал по аэродрому, а инструктор объяснял пилоту, что он должен делать. Причем объяснять приходилось жестами, потому что турбины ревели, и человеческого голоса слышно не было.

— Англичане обладают какой-то особенной, английской смекалкой, — восхитился Вася.

— Так или иначе, а тридцать летчиков получили подготовку и смогли летать на «Метеорах», — Гастингс победоносно улыбнулся. — Учебный процесс занял неделю. За это время ученики разбили два самолета: один уже на третий день, при посадке, а второй случайно расстреляли из пушек... Впервые «Метеоры» были применены 27 июля 1944 года — при охоте на самолеты-снаряды «фау-один».

— Чем вы тут занимаетесь? — раздался громовой голос майора Штюльпнагеля, и «Карлсон» собственной персоной возник перед беседующими. — Чаи на взлетной полосе гоняете?

— Вовсе нет, сэр, — вежливо возразил флайт-лейтенант. — Еще нет пяти часов. Как известно, ни один англичанин не станет пить чай, если это не фэйф-о-клок...

— Я знаю обычаи англичан! — отрезал майор. — Вы пьете чай при каждой удобной возможности! Как и вы, товарищ младший лейтенант, — он перевел суровый взор на Васю.

— Только не чай, — тихонько пробормотал Змей Горыныч, но спорить с майором не стал, свернулся клубочком и изобразил спящего, довольного жизнью дракона.

— По самолетам! Зиночка уже сердится. Вы что заказали, Гастингс? «Спитфайр» пятой модели? Вот и летайте! А вы, Вася?

— У меня Ла-5, — сказал Вася. — Я по старинке. Традиционно.

— В бой! — приказал Штюльпнагель. — Будет время — закончите ваши теоретические споры. Критерий истины, как известно, — практика. Вот в небе и выясняйте отношения.

© А. Мартьянов. 18.10. 2013.

## 92. Сошёл с конвейера — и устарел



— Капитан Хирата! Рад вас видеть! — Билл Хопкинс дружески пожал руку японскому летчику. — Куда вы пропали?

— Изучаю американские самолеты, — сообщил Хирата. — Много любопытного, знаете ли.

— Да уж знаю, — засмеялся американский штаб-сержант. — И кто ваш последний фаворит?

— Фаворит? — Хирата удивленно поднял брови. — Я стараюсь ко всем относиться справедливо, истинный воин обязан быть беспристрастным... Сейчас, впрочем, мой особый интерес вызвал самолет P-43 Lancep фирмы «Рипаблик».

— А что в нем особенного? — поинтересовался Хопкинс. — Кажется, это истребитель, и довольно быстрый, но созданный в неудачное время.

— Вы абсолютно правы. В самой фирме в это время происходила некая смутно упоминаемая источниками возня, похожая на интриги при дворе сёгуна, — проговорил Хирата. — Началось с финансовых затруднений компании «Seversky»; затем в тридцать восьмом сам Александр Северский — русский, но принципиальный противник Советского Союза, — отправился в длительное деловое турне в Европу. Тем временем, пользуясь его отсутствием, совет директоров отстранил его от управления. Компания была преобразована в фирму «Рипаблик». Ее руководителем и главным конструктором стал еще один выходец из России — Александр Картвели.

— Вообще-то из Грузии, — поправил Билл Хопкинс. — Мне знакомо это имя.

— Разве? Я всегда полагал, что Грузия это часть России. Но продолжим. И вот эта-то фирма, «Рипаблик», работала над заказом для армии США. Так появилось название Lancep, — продолжал Хирата. — Проект получал разные цифровые коды, но конечный результат именовался «Рипаблик» P-43 Lancep, поэтому для ясности будем говорить об P-43. И что любопытно: едва он сошел с конвейера, как мгновенно был признан устаревшим.



— Так год-то какой? — резонно заметил Билл Хопкинс. — Сороковой, да? События мчались галопом, требования к самолетам менялись ежечасно, не говоря уж о том, что то и дело появлялись свежие стратегические и тактические соображения у командования.

— Иногда пишут, что этот самолет никогда не участвовал в боевых действиях, но это не так, — задумчиво продолжал капитан Хирата. Видно было, что предмет его действительно занимал. — Неугомонный Клэр Ченнолт, американский военный советник в Китае, — в сороковом году пробивал у себя на родине вполне здравую идею атаковать Японию с китайской территории. Ему требовались «всего-навсего» авиабазы в Китае, чтобы разместить там американские бомбардировщики примерно так сто пятьдесят, и истребители — штук эдак триста. Сущя мелочь, верно? Кроме того, он хотел завербовать некоторое количество опытных американских летчиков, которые служили бы примером, учителями и командирами для китайцев.

— Погодите-ка, вы не о группе «Летающие тигры» говорите? — вступил Билл Хопкинс.

Хирата кивнул:

— Именно. Так вот, в числе истребителей, которые затребовал Ченнолт, был как раз «Рипаблик» Р-43... Энергии этого человека можно только позавидовать. Он был и не слишком молод, и не вполне здоров, но носился как метеор, ругался, требовал, интриговал, добивался.

— Интересно, — произнес Билл Хопкинс, — что его заставляло? Неужто он так болел душой за Китай?

— А вам не кажется, — медленно проговорил японский офицер, — что он просто обладал обостренным желанием участвовать в значимом историческом событии, более того — создать такое событие? Кроме того, он, полагаю, был патриотом своей страны.

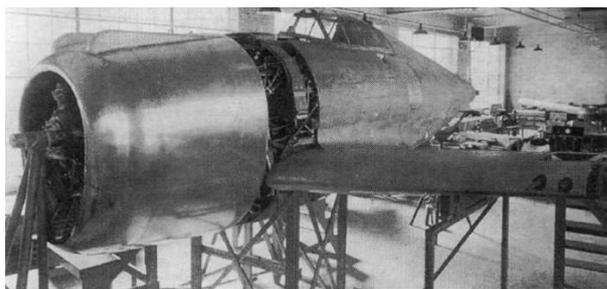
— Вы так восхищенно о нем говорите! — изумился Билл. — А ведь он, по сути, был злейшим врагом Японии.

— Найти достойного врага — довольно сложная задача, — спокойным тоном откликнулся японец. — Ченнолт, кстати, откровенно признавал: он страдал от того, что в Японии каждый год появлялся новый, все более совершенный истребитель. Может быть, даже

завидовал, — прибавил капитан. — А противопоставить этому американцам, собственно, было нечего. Слишком большая страна, слишком большая инерция. Кроме того, война бушевала за океаном. Американцы не ощущали на себе ее огненного дыхания и многие надеялись пересидеть катастрофу за закрытыми дверями. И все-таки Ченнолту удалось создать американскую добровольческую группу летчиков-истребителей и заставить Китай разместить заказы на самолеты «Рипаблик» Р-43.

— Мне кажется, в какой-то мере вы несправедливы к Америке, господин Хирата, — не выдержал штаб-сержант. — Почти все боевые самолеты, которые выпускались в США в начале войны, предназначались для сражающейся Англии.

Хирата пожал плечами:



— Так или иначе, некоторое количество Р-43 отправилось в Китай. Вообще история сражений американской добровольческой группы в изложении Ченнолта — увлекательный роман.

— Вы ему верите? — поинтересовался Билл.

— Все военные так или иначе привирают, — ответил Хирата. — Не бывает абсолютно честных мемуаров. Каждому хочется преувеличить трудности, которые пришлось одолеть, чтобы завоевать победу. Так или иначе, у Ченнолта имелось некоторое количество самолетов Р-43. Он называет их последним довоенным вариантом «Гандерболта».

— А кстати, сколько их всего выпустили? — прищурился Билл.

— Насколько мне известно, в июне сорок первого на фирме «Рипаблик» был размещен заказ на сто двадцать пять Р-43. В рамках договора о Ленд-лизе их-то и планировали поставить китайским ВВС, — ответил Хирата. — Р-43 для Китая немного отличались от американских: в частности, все четыре пулемета «Браунинг» калибра 12,7 миллиметров устанавливались попарно в крыльях.

— Американский вариант, кажется, предусматривал два крупнокалиберных пулемета в носовой части для синхронизированной стрельбы через диск воздушного винта, и два пулемета калибра 7,7 миллиметра стояли в крыле, — заметил Хопкинс.

— Точно, — кивнул Хирата. — Так что «китайский» самолет, в отличие от американского коллеги, явно готовился к серьезным схваткам в небе, не находите? Кроме того, на этом варианте Р-43 ввели бронирование кабины пилота и протектированные топливные баки. Этой защиты было недостаточно, но все-таки лучше, чем ничего. Ну и наконец появилась возможность подвески дополнительного топливного бака или девятистокилограммовой бомбы. То есть, опять же...

— Я понял вашу мысль, — подхватил Хопкинс. — Но, полагаю, Клэру Ченнолту этих усовершенствований показалось недостаточно.

— В любом случае из ста двадцати пяти самолетов сто восемь были готовы в марте сорок второго, и их передали Китаю как раз через группу ченнолтовских добровольцев — «летающих тигров», — продолжал Хирата. — Некоторые из этих добровольцев перегоняли недавно прибывшие Р-43 новым владельцам. И тут произошел забавный эпизод: дело в том, что самолет очень понравился самим американским летчикам.

— Ну так а что? — насупился Билл Хопкинс.

— Им стало жалко отдавать эти самолеты китайцам, — усмехнулся капитан Хирата. — Представляете? Они сравнивали его с «Томахауком» не в пользу последнего. Небольшой, бочкообразный Р-43 был послушным в управлении, имел большую скорость переворота через крыло. Но главная «фишка» этого самолета представляла собой...

— Погодите, угадаю, — перебил штаб-сержант. — Двигатель.

Японец поднял бровь:

— Как вы угадали?

— У каждого человека есть своя страсть, — просто ответил американец. — Моя — двигатели. Нет такого двигателя, в котором я бы не покопался. На Р-43 был установлен звездообразный двигатель воздушного охлаждения. Вообще, насколько я помню, Р-43 стал первым истребителем, в котором сочетался такой двигатель и турбонагнетатель...



— И поэтому, — кивнул Хирата, — самолет был куда надежнее того же «Кертисса» Р-40, который мог быть сбит одной-единственной пулей, попавшей в систему жидкостного охлаждения двигателя, причем в любую ее часть. А вот звездообразный двигатель Р-43 мог выдерживать даже значительные повреждения.

— И в результате?.. — поинтересовался Хопкинс.

— В результате «тигры» обратились к своему командиру, Клэру Ченнолту, с просьбой оставить им хотя бы несколько Р-43, параллельно с «Томахауками». Кстати, — добавил Хирата, — справедливости ради заметим, что Р-43 могли выходить из зоны боя с набором высоты и оказываться гораздо выше наших самолетов. «Томахауки» так не умели. Ну или почти никогда не умели — опытный пилот способен творить чудеса на любом самолете... Однако Ченнолт просьбу своих людей отклонил: защита Р-43 оставалась недостаточной. Имелись и другие недостатки — ненадежная работа турбонагнетателя, протечки крыльевых топливных баков («мокрое крыло»). Ченнолт же не мог себе позволить терять американских летчиков.

— Да, обычно подобные происшествия не пользуются в Америке популярностью, — кивнул Хопкинс. — Особенно если американские парни сложили голову на чужбине, за океаном.

— Словом, Ченнолт оставался непреклонен: только «Томахауки». А на Р-43 пусть летают китайцы, — заключил капитан Хирата. — Но, конечно, самолетов этих участвовало в сражениях достаточно мало... Кстати, имелись потери и во время перегона самолетов, и потери существенные: до двух третей.

Билл Хопкинс присвистнул:

— Ничего себе!

— Тут и неопытные пилоты, и просто обстоятельства. Кстати, — добавил Хирата, — есть предположение, что с некоторых сняли двигатели, чтобы восстановить поломанные транспортники, которые доставляли в Китай разные необходимые грузы...

— Ну так что же, в конце концов, какова боевая биография этого самолета? — не выдержал Билл Хопкинс.

— В октябре сорок второго Р-43 сбил японский самолет-разведчик над Наньчангом, — сообщил капитан Хирата. — Но вообще они использовались с августа того же года — сопровождали бомбардировщики, вели разведку. На этих самолетах было установлено новейшее фотооборудование, кстати. К февралю сорок третьего боеспособными оставались восемнадцать китайских Р-43. Пик действий китайских летчиков пришелся на август сорок третьего, хотя американцы совершили свои последние вылеты в июле... Японские эксперты довольно быстро нашли слабые места этого самолета.

— Не сомневаюсь, — вздохнул Билл Хопкинс.

— Достойный враг счел бы бесчестьем, если бы мы не попытались уничтожить его, — невозмутимо отозвался Хирата. — Мы установили, что топливные баки Р-43 наиболее уязвимы. Собственно, по ним и били. К сожалению, общее количество этих самолетов было невелико, они довольно редко принимали участие в воздушных боях. Иначе мы, конечно же, изучили бы их лучше.

— Насколько я могу припомнить, в Америке этот самолет использовался исключительно для подготовки летчиков, причем ограниченное время — осенью сорок второго, — сказал Билл Хопкинс. — Оставшиеся сто пятьдесят экземпляров Р-43 переделали для фоторазведки. Кстати, несколько штук передали в Австралию. Есть такая добрая традиция — сплавлять «антиподам» всякий хлам... Австралийцы разбили два из восьми самолетов в авариях, а оставшиеся потом вернули «старшему брату».

— Говорят, это типично австралийская история, — хмыкнул Хирата. — Забавный вы народ, англосаксы.

© А. Мартъянов. 18.10. 2013.