

Андрей Леонидович Мартьянов

Легенды авиаторов

Исторические рассказы



01. Мидуэй



... — Надо поздравить мистера Хопкинса, — полушепотом сказал Василию герр вахмистр.
— Сегодня шестое июня, знаменательная дата для военной истории США.

— Разве? — заинтересовался младший лейтенант. — А что такого случилось шестого июня?

— Двоечник, — Горыныч глянул на Васю неодобрительно. — «Американский Сталинград», вот что случилось. У нас поворотными пунктами в войне были Сталинградская и Курская битвы, а на Тихоокеанском театре военных действий — четырехдневное сражение у атолла Мидуэй, закончившееся 6 июня 1942 года. Семьдесят лет прошло.

— Конечно же, вспомнил! Японцы потеряли четыре тяжелых авианосца и тяжелый крейсер против одного авианосца и одного эсминца у Соединенных Штатов!



— Не все так просто, мой юный друг, — пустился в разъяснения дракон. — Самые невосполнимые потери Империя понесла в великолепно обученной элите палубной авиации. Из двух с половиной тысяч погибших японцев большинством оказались летчики двух дивизий «Дай-ичи Коку Кантай», то есть Первого воздушного флота — главного козыря в войне на Тихом океане. Именно Первый воздушный флот под командованием адмирала Нагумо обеспечил Японии полгода непрерывных побед на огромных пространствах от Перл-Харбора до Цейлона. Завоеванное господство на море обеспечило быструю оккупацию Малайи, захват считавшегося неприступным Сингапура, наконец, захват Филиппин и Индонезии — той самой ресурсной базы, ради которой Японская Империя вступила в войну... После Мидуэя этот козырь был бит, и Япония встала на путь, ведущий к окончательному поражению.

— То есть, — уточнил дотошный вахмистр, — речь идет о катастрофической потере преимущества в качестве летного состава без адекватной замены?

— Вы, милейший Герман, умеете исключительно точно формулировать свои мысли, — похвалил Вольфа змей. — Вот что значит классическая германская школа! Верно. Преимущество в воздушных боях стало переходить к американцам, пока не достигло пика в 1944-45 годах, когда Япония, в качестве отчаянной меры была вынуждена пойти на использование камикадзе. Особенно учитывая восьмикратное экономическое превосходство Соединенных Штатов...

— Добрый день, джентльмены, — штаб-сержант Хопкинс появился у входа в ангар. — Опять бурные дискуссии? Что на этот раз?

— Мидуэй, — прямо сказал Вася. — Горыныч снова умничает. Кстати, мои поздравления — дата знаковая.

— Благодарю, мистер лейтенант. Для Тихого океана Мидуэй действительно был одним из крупнейших воздушных сражений — с нашей стороны в воздух было поднято больше трехсот самолетов: двести с авианосцев и сотня с аэродрома на атолле. Японцы использовали почти сто пятьдесят машин включая гидропланы — больше не сумели, поскольку без малого восемьдесят истребителей, бомбардировщиков и торпедоносцев не успели взлететь и были уничтожены на палубах.

— Около полутысячи самолетов в общей сложности, — подтвердил Горыныч. — Теперь понимаете, в чем отличия океанской войны от крупных сухопутных операций? Битва при Мидуэе продолжалась четыре дня, Орловско-Курская операция — месяц и восемнадцать дней.

— Масштабы несравнимы, — сказал Вася. — На Курской дуге действовали миллионные армии, до трех тысяч танков и по две с лишним тысячи самолетов с каждой стороны!



— Флоты всегда были малочисленнее сухопутных армий. Для Тихого океана это было колоссальное столкновение — командующий Объединенным флотом адмирал Ямато вел к атоллу Мидуэй флот в составе ста восьмидесяти пяти боевых и вспомогательных кораблей, в том числе — четыре ударных и два легких авианосца, семь линкоров, четырнадцать крейсеров, два гидроавиатранспорта, большое количество эсминцев, подлодок, и транспортных кораблей. На палубах авианосцев базировалось более двух с половиной сотен боевых самолетов, в том числе двести двадцать шесть на четырех авианосцах — «Кага», «Акаги», «Хирю» и «Сорю».

— Чудовищная армада, — согласился вахмистр Вольф. — Представить себе что-то подобное на Атлантическом театре сороковых годов решительно невозможно! Если только во времена Первой мировой и Ютландского сражения.

... — В котором участвовали сто кораблей с немецкой стороны и немногим меньше полутора сотен с британской, — дополнил Горыныч, перебивая. — Ютланд являлся крупнейшим линейным сражением в новейшей истории! Подчеркиваю — линейным, когда бьются артиллерийские корабли, а не авианесущие соединения, как при Мидуэе, где ведущую роль в разгроме Объединенного флота Японии сыграла именно авиация!

— По-моему, Империя зря связалась с США, — покачал головой Вася. — Японцы действовали в веке двадцатом, используя мерки джентльменских войн девятнадцатого века. Господа сели за покер, отыграли, посмотрели карты, вздохнули, рассчитались, и пошли каждый своей дорогой. А тут — пьяная драка в тайге за последнюю банку тушенки. Причем дрались Майк Тайсон и Костя Цзю — весовые категории не совпадают, мягко говоря...

Дракон издал звук, отдаленно смахивающий на покашливание. Горыныч смеялся.

— Вы с герром вахмистром сегодня достигли вершин красноречия, — сказал змей. — Забавная и достаточно точная метафора. Можно сколько угодно спорить, кому при Мидуэе «повезло», а кто недосмотрел, не понял оперативную обстановку или вовсе совершил фатальную ошибку. А ведь у японцев было солидное преимущество, пускай и с урезанным на треть потенциалом — авианосец «Сеаку» получил повреждения, а эскадрильи, базировавшиеся на нем и на его собрате «Дзуйкаку», понесли тяжелые потери в воздушных боях и в операции не участвовали. Но американцы обошли противника в

главном: им были известны оперативные планы адмирала Ямамото — лучший криптограф США, командер Джозеф Рочфорт взломал военно-морской код врага и соединения адмирала Нимица могли нанести упреждающий удар...

— Упреждающий? — переспросил штаб-сержант. — Мистер Горыныч, вы преувеличиваете. Просто знать о плане атаки японцев на Мидуэй и обнаружить в океане флот противника, навести на него самолеты, преодолеть противовоздушную оборону и в финале потопить — это две огромные разницы!



— Тем не менее, вы ударили первыми, — упрямо сказал Горыныч. — Получив сигнал с самолета-разведчика «Летающие крепости» В-17 с Мидуэя атаковали японские транспорты, а в шесть утра 4 июня 1942 года летающая лодка «Каталина» наконец-то нашла первые два авианосца в боевом строю, в сопровождении кораблей эскорта. Тогда как японские воздушные разведчики не смогли обнаружить авианосцы США, полным ходом идущие на сближение — адмирал Нагумо решил, что первые атаки провели самолеты базирующиеся на атолле и американский флот находится слишком далеко. Нагумо совершил роковую ошибку, стоившую затем Японии поражения в войне — в семь утра он отдал роковой приказ о перевооружении пикировщиков и торпедоносцев фугасами для удара по аэродрому, вместо бронебойных бомб и торпед для удара по кораблям...

— Не ошибусь, если предположу, что флот адмирала Нимица уже подошел на расстояние прямого удара, — сказал герр вахмистр. — Не обнаруженный врагом.

— Так и было, — согласился Горыныч. — В решающую битву на Тихом океане вступила авиация. С палуб тяжелых авианосцев «Хорнет», «Энтерпрайз» и «Йорктаун» начали волнами подниматься бомбардировщики и торпедоносцы — самолеты Grumman TBF Avenger, Martin B-26 Marauder, пикировщики Dauntless и Vindicator... Тогда же адмиралу Нагумо сообщили о приближении американцев и приказ о перевооружении был отменен — на ударные машины вновь начали подвешивать только что снятые торпеды и бронебойные бомбы. На палубах находилось множество полностью заправленных самолетов и боеприпасов.

— Одно попадание — и кранты, — кивнул Вася. — Жуть.

— Не то слово, друг Василий, — Горыныч помотал рогатой башкой. — Авианосцы Первой дивизии «Акага» и «Каги» вспыхнули как гигантские костры, взрывались не убранные в трюмы фугасы, пылало топливо, системы пожаротушения были разрушены...

Вскоре к месту боя подошла эскадрилья пикировщиков капитана Макса Лесли — семнадцать Dauntless его бомбардировочной эскадрильи заблудились в облаках, но пойдя на вынужденное снижение обнаружили третий авианосец — «Сорю». Палуба так же была заполнена самолетами и боеприпасами. Результаты атаки предсказуемы — третий грандиозный факел над океаном...



— Но контратака-то была? После вывода из строя первых трех кораблей уцелел «Хирю»!

— Уцелел? Ненадолго. Самолеты с «Хирю» все-таки повредили американский «Йорктаун», однако решить исход битвы эта небольшая удача не могла. День спустя «Йорктаун» затонул не в результате бомбовых попаданий, его торпедировала японская подлодка. Бомбардировщикам с «Хирю» было некуда возвращаться — ответный удар настолько повредил корабль, что капитан отдал приказ о затоплении последнего авианосца некогда блестящего Объединенного флота Империи.

— Печальная история, — нейтральным тоном сказал вахмистр.

— Скорее, поучительная, герр Вольф. — дракон сделал движение, которое можно было расценить как пожатие плечами: чуть вскинул сложенные на спине крылья. — Господство на океанском театре боевых действий окончательно перешло к авиации, точнее — к авианосным группам. Если ранее кто-то и недооценивал воздушный флот, то после Мидуэя последние иллюзии рассеялись. И, разумеется, в результате этой катастрофы Япония навсегда утратила инициативу и перешла к обороне.

— Неплохо повоевали, — Вася пожал руку штаб-сержанту. — Советской авиации было бы крайне неприятно столкнуться на Дальнем Востоке в 1945 году с японскими ВВС, которые вы фактически истребили при Мидуэе.

— Бросьте, сэр, — поморщился Хопкинс. — Вы делали свое дело на континенте, мы свое — на Тихом. Каждый сражался на своем месте. Но уж поверьте, я предпочел бы десять Мидуэев одному сражению под Прохоровкой...

© А. Мартьянов. 05.06. 2012.

02. Противовоздушные фантазии



— Опять ботов на полигон повезли, — сказал Вася, провожая взглядом колонну грузовиков «Студебеккер» выезжавших из ворот авиабазы. Можно было рассмотреть хорошо знакомые силуэты в кузовах: укрытые брезентом спаренные зенитные турели 3,7-см FlaK 43 с автоматическим наведением. — Я, конечно, понимаю, разработчики стремятся к реалистичности — боевой авиации без ПВО не существует! — но все-таки здесь World of Warplanes, а не World of FlaKs! Что сказал бы личный состав, пояись в Мире Танков боты на противотанковых самоходках или роммелевские 88-миллиметровые зенитки в кустах, выведенные на прямую наводку?

— Продолжая развивать твою глубокую мысль, — меланхолично сказал Горыныч, развалившийся на газоне перед административным корпусом, — следовало бы посоветовать «Варгеймингу» ввести, к примеру, ночные бои, причем непременно с аэростатами заграждения. А что такого? Для времен поршневой авиации аэростаты на тросах — вполне эффективное средство ПВО!

— Guten tag, meine Herren, — из дверей диспетчерской вышел вахмистр Вольф. Держал в руке листочек с очередным полетным заданием. — О чем разговор?



— О том, что все профессии нужны и все профессии важны, — ответил Вася. — Включая столь нелюбимых авиаторами бойцов противовоздушной обороны...

— Простите, герр лейтенант, но я хотел бы напомнить, что ПВО это не только и не столько зенитки или радары, — уточнил въедливый вахмистр. — Но еще и авиация — перехватчики, ночные истребители!

— Предположим, — заметил Горыныч, — на заре эры воздухоплавания ничего подобного не было, поскольку до Первой мировой войны никто не задумывался над тем, как будет развиваться авиация: Германский генштаб делал ставку на Цеппелины, полагая, что самолеты могут использоваться в боевых действиях исключительно как разведчики или курьеры. В чем-то немцы были правы: до появления тяжелых бомбардировщиков только дирижабли Luftschifftruppe были способны наносить бомбовые удары по промышленным центрам противника — в налетах на Британию за всю войну участвовали пятьдесят Цеппелинов, совершивших двенадцать бомбардировок Лондона и сорок ударов по другим объектам на острове. С началом рейдов Цеппелинов англичане и задумались о создании эффективной противовоздушной обороны...

— Разве тогда уже изобрели специальные средства ПВО?

— Нет, разумеется! Использовали всё, что оказывалось под рукой: прожектора, установленные на особые станины длинноствольные пулеметы и полевые пушки, начали оснащать аэропланы пулеметами. Затем в чью-то светлую голову пришла напрашивавшаяся сама собой мысль: зачем дожидаться появления Цеппелинов в небе над Англией, когда гораздо проще перехватывать их на подходе к побережью? Каким образом? Верно, уловить звук двигателей! Для этого-то вдоль берега с 1916 года начали устанавливать бетонные «акустические зеркала».

— Зеркала? — уточнил Вася. — Я не совсем понимаю...

— Представь себе гигантские, диаметром в девять метров, бетонные чаши обращенные вогнутой стороной к Ла-Маншу! Человек стоявший на страже британского неба, располагался либо в фокусе зеркала, либо в специальной камере под ним. В последнем случае звук передавался прямо в уши оператору, через трубочки, напоминающие трубки стетоскопа, только многократно увеличенные в длину. Были зеркала в виде огромных

полукруглых стен длиной по шестьдесят метров и высотой до пяти метров — в Кенте, Сандерленде и Редкаре построили десятки акустических зеркал, отлично сохранившихся до наших дней!



„Минные поля“ в воздухе

Опасность воздушного нападения со стороны фашистской Германии не перестает тревожить умы англичан и побуждает изобретательскую мысль выдвигать все новые и новые проекты ПВО. Вот один из таких проектов.

Выпущенные при приближении вражеских эскадрилий ракеты взрываются на высоте в десяток километров и выбрасывают по 20 небольших бомб с парашютами на длинных стальных тросах.

Тучи плывущих в воздухе бомб образуют своеобразные «воздушные минные поля». Достаточно самолету зацепить крылом или иной частью за трос, как бомба ударится о него и взрывается. Выпущенные сзади нападающих эскадрилий ракеты отрезают им путь к отступлению.

Все бомбы снабжены автоматически действующими предохранителями, предупреждающими взрыв при падении на землю.

Корпус ракеты также спускается на своем парашюте. Таким образом, и ракета и невзорвавшиеся бомбы могут быть использованы повторно.

— Боевая эффективность? — тотчас поинтересовался вахмистр.

— Очень даже хорошая, — кивнул Горыныч. — Для своего времени, разумеется. Звук улавливался оператором на расстоянии до тридцати километров, при взаимодействии нескольких зеркал можно было вычислить направление движения Цеппелина или самолета. После Великой войны, в двадцатых годах, процесс оптимизировали: в фокус поместили микрофон, который и передавал звуки в бункер под акустическим зеркалом — можно было засечь не только аэропланы, но и шум двигателей кораблей. Однако самолеты стали летать гораздо быстрее, чем свели скорость их «детектирования» по звуку

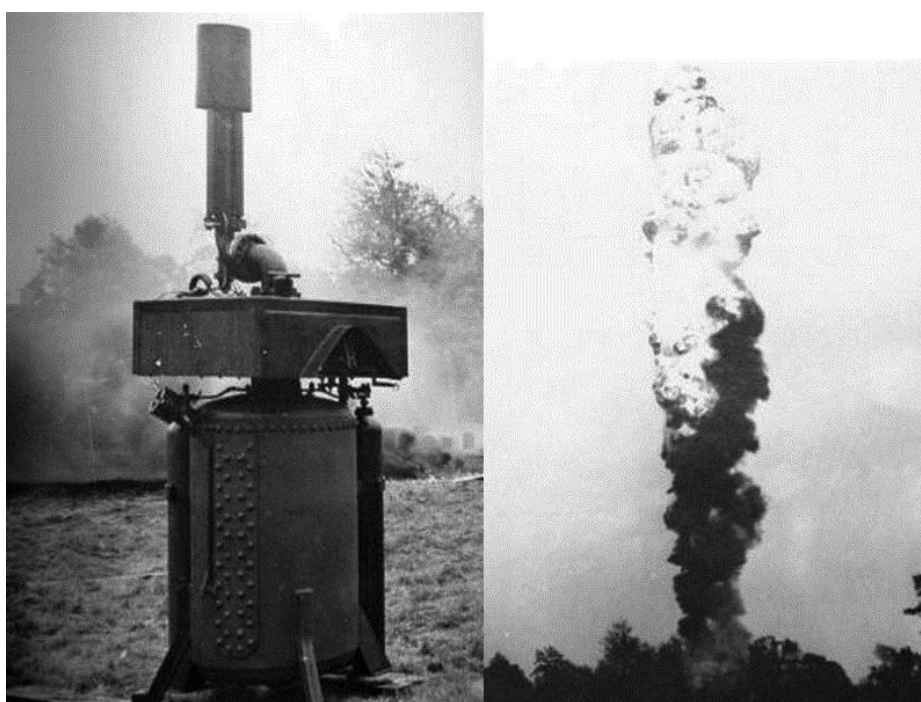
на нет, а к началу Второй мировой и вовсе изобрели радар. Теперь на берегах Кента стоит множество заброшенных колоссальных «ушей», привлекающих туристов.

— Через тысячу лет люди будут гадать, какому древнему религиозному культу принадлежат эти странные менгиры, — рассмеялся младший лейтенант. — Я так полагаю, это далеко не все выдающиеся достижения раннего периода развития ПВО?

— Ты, друг Василий, даже не представляешь, сколь причудливы были изгибы конструкторской мысли, — дракон хитро покосился на господина Вольфа. — Вспомним дивное изобретение «Люфтваффе на вертеле» от 1941 года.

— «Люфтваффе на вертеле»? — немало озадачился вахмистр. — Так и называлось? Впервые слышу.

— Именовалось это чудо, конечно, иначе — «Naval pattern vertical firing flame thrower», — сказал Горыныч. — Изумительная поделка очень специального директората британского Адмиралтейства «Directorate of Miscellaneous Weapons Development». Здоровенная тумба на ножках смахивающая на самовар с трубой — ни единый здравомыслящий человек с первого взгляда не определит, для чего устройство предназначено. В действительности это огнемёт. Только не простой, а зенитный...



— Что? — поперхнулся Вася. — Зенитный огнемёт? Я не ослышался?

— Понимаю твои чувства, — на морде дракона появилось саркастичное выражение. — Давать оценку психическому здоровью конструктора я не буду — sapienti sat, как говорится. Тем не менее аппарат выдавал струю пламени высотой до тридцати метров и в начале 1941 года всюду испытывался как на суше, так и на борту судна «La Patrie». На вооружение, естественно, огнемёт не принят по понятным причинам — даже для англичан столь экстравагантная идея оказалась неприемлемой...

— Господи боже, — простонал вахмистр. — Воображаю себе пилота Ju.87 Stuka, который летает вокруг факела кругами и высунув руку с вилкой жарит баварские колбаски...

— Но и «огнемёт ПВО» далеко не предел фантазии! — весело продолжил Горыныч. — Как вам мысль: воздушные минные поля? Берется ракета многоразового использования, в боевую часть укладываются фугасные бомбы с парашютами на тросах. Достигнув требуемой высоты бомбы выбрасываются из отсека и если вражеский бомбардировщик зацепляет тросик, фугас взрывается. Красотища же?

— В свете «Vertical firing flame thrower» и воздушных минных полей понятие «британские ученые» приобретает новый блеск, — вздохнул Вася.



— Нечто в этом духе во время войны все же применяли. На советский пикирующий бомбардировщик Пе-2, например, устанавливали гранатомет, который выкидывал гранаты с парашютиками в сторону нападающего истребителя. Но по-моему самый выдающийся проект опубликовали в американском журнале «Popular Mechanics» — центробежный бомбоистребитель.

— Повторите, пожалуйста, герр Горыныч? — на этот раз проняло даже невозмутимого Германа Вольфа. — Центробежный — что?

— Бомбоистребитель, — откровенно посмеиваясь сказал дракон. — Устанавливается сорокаметровая башня, на вершине которой находится вращающийся купол. К куполу по окружности крепятся двенадцать стальных канатов с грузилами на оконечьях. При появлении вражеского бомбардировщика мощный электромотор начинает раскручивать купол со скоростью пятьдесят оборотов в минуту — предполагается, что канаты образуют «зонтик», который либо отбросит, либо разобьет бомбы...

— Чума, — покачал головой Вася. — Думается, это волшебное устройство отбросит максимум десять процентов упавших на цель бомб при невероятных затратах на установку и раскрутку. Надеюсь, проект так и остался на бумаге?

— Ну почему же? Один построили и даже испытали, да только тросы моментально переплелись, двигатель заклинило и он попросту сгорел... Надеюсь теперь ты не станешь возражать против установки на полигонах World of Warplanes банальных спарок 37-миллиметров? Впрочем, я могу слетать в центральный офис «Варгейминга» и поговорить с разработчиками на тему зенитных огнеметов — посмотрится красиво...

— Чур меня! — отмахнулся Вася. — Даже не думай! Хватит того, что есть!

03. Операция «Фрэнтик»



— Весьма впечатляет, — сказал Горыныч, наблюдая за строем из пятнадцати P-51 «Мустанг» проходящих на бреющем над аэродромом. — Жаль, конечно, что введение «национальных битв» как в World of Battleships пока не планируется...

— Можно с этого места поподробнее? — тотчас заинтересовавшийся Вася повернулся к дракону. — Что значит «национальные битвы»?

— У нас здесь, равно и в «Мире танков» воюет смешанный состав, — пояснил змей. — В «Мире корабликов» флоты предполагается составлять из представителей одной нации. Как ты себе воображаешь линкоры «Тирпиц», «Ямато» и «Родней» сражающиеся в одной команде?

— В целом, верно, — кивнул младший лейтенант. — У авиаторов со смешанным составом все-таки несколько проще: англичане воевали вместе с американцами или французами в начале войны. Опять же вспомним эскадрилью «Нормандия-Неман» в составе ВВС Советского Союза...

— Можно привести куда более масштабные примеры, — подхватил штаб-сержант Хопкинс. — Совместный план СССР и США «Frantic», стартовавший в июне 1944 года, как раз шестьдесят восемь лет назад — проведение нескольких крупных бомбардировочных акций со сквозным пролетом воздушного пространства Германии и посадкой на советских авиабазах!



— О, да, одна из самых любопытных страниц русско-американского военного сотрудничества, — воодушевился Горыныч. — Осенью 1943 года союзники понесли тяжелые потери в бомбардировщиках на западном направлении. Достаточно вспомнить катастрофический рейд на Швейнфурт 14 октября — из двухсот девяносто одной машины было сбито шестьдесят и повреждено сто тридцать восемь! Это не считая меньших, но тоже весьма чувствительных потерь при налетах на Берлин и Бремен! Американское командование решило, что пора менять тактику и обратилось за помощью к СССР — предоставить авиабазы для посадки «Крепостей»...

— Челночные рейды? — уточнил Вася. — «Летающие крепости» поднимаются с аэродромов в Англии и оккупированной союзниками части Италии, отрабатывают по объектам и вместо рискованного возвращения на исходные базы «проскакивают» Германию на высоте, приземляясь на территории Советского Союза?

— Именно! В Советском Союзе самолеты Восьмой, Двенадцатой и Пятнадцатой воздушных армий США должны были ремонтироваться, дозаправляться, пополнять боезапас и лететь обратно, по дороге выполняя следующее задание. Центральный аэродромный узел решили устроить под Полтавой, еще два в Миргороде и Пирятине: Полтава находилась на примерно одинаковом расстоянии от баз на Британских островах и в Италии, кроме того до войны там базировалась советская ДБА, Дальнебомбардировочная авиация, а потому имелись взлетные полосы с твердым покрытием, которые отступающие немцы повредили лишь частично — подготовить Полтавский узел к приему тяжелых бомбардировщиков можно было в кратчайшие сроки. Кроме того, рядом находились аэродромы советской авиации ПВО, она должна была прикрывать союзников от истребителей противника.

— Это какие же затраты предстояли, — покачал головой младший лейтенант. — Принять сотни огромных машин, обеспечить их топливом, устранить поломки и повреждения, эвакуировать раненых летчиков в госпиталь...

— Ты перечислил далеко не всё, — авторитетно сказал Горыныч. — Размах операции «Frantic», безусловно, потрясает: арктическим конвоем JW-58 из Ливерпуля в Мурманск было отправлено сорок четыре тысячи тонн грузов для первичного обеспечения авиабаз — строительные материалы, оборудование, автомобили, горюче-смазочные материалы,

боеприпасы, комплектующие для ремонта американских самолетов... Через Иран в Полтаву прибыли больше четырехсот американских солдат и офицеров — технический персонал. Командование поставило жесткие сроки: за полтора месяца аэродромы и вся инфраструктура должны быть полностью готовы к начальной фазе операции. Успели.



— Я читал мемуары генерала Эйкера, лично принимавшего участие в первом вылете, — сказал мистер Хопкинс. — Сначала решили не рисковать и ударить по военным объектам в Венгрии. С аэродромов под Римом поднялись сразу семьсот пятьдесят самолетов — бомбардировщики В-17 под прикрытием «Мустангов», оборудованных дополнительными бензобаками. Успех превзошел все ожидания: потерял всего один стратегический бомбардировщик и семь «Мустангов» вернулись в Италию из-за технических неполадок.

— Но, как обычно, не обошлось без казусов, — дополнил Горыныч. — Ближе к линии фронта погода резко ухудшилась, начался ливень, «Мустанги» заблудились в облаках и потеряли основную группу, обогнав бомберы — они случайно увидели неизвестный русский аэродром и совершили срочную посадку. К изумлению летчиков это был конечный пункт маршрута — Пирятин, без всяких проблем принявший шестьдесят четыре самолета! А бомбардировщики в это время только подходили к Полтаве и Миргороду, где их ждали представители советского командования и посол Соединенных Штатов Гарриман — к счастью, всё обошлось и соединение генерала Эйкера достигло цели.

— Воображаю реакцию штаба Люфтваффе на эту неслыханную авантюру, — фыркнул Вася. — Интересно, головы полетели?

— Рейхсмаршал Геринг был вне себя, — подтвердил змей. — Руководству Четвертого корпуса Люфтваффе базировавшегося в Брест-Литовске было дано строжайшее указание: любой ценой найти аэродромы американцев, которые обнаглели настолько, что во время второй фазы операции начали челночные рейды на Берлин! Немцам даже в кошмарном сне привидеться не могло, что медлительные и неповоротливые В-17 прикрывают «Мустанги» — истребители союзников ни разу не летали из Британии в Россию, а тевтоны даже не допускали такой возможности, это исключено! В результате 21 июня

1944 года после бомбардировки Берлина и других германских объектов американскую авиагруппу перехватили «Мессершмитты», не разглядевшие, что высоко над строем «Летающих крепостей» идут истребители — что тут началось! «Мустанги» сбрасывают бензобаки и бросаются в атаку, «Худые» удирают, множество куполов парашютов в небе...



— Сильно. Эдакая пощечина Люфтваффе!

— Ответ не заставил себя ждать, — мрачно сказал дракон. — В Четвертом авиакропусе тоже работали профессионалы. Пилот Ганс Мюллер на своей «Раме» как раз 21 июня успел сфотографировать полтавские аэродромы, передал разведданные в штаб и там немедленно начали подготовку к ответному удару. К вечеру «Fliegerkorps IV» поднял в воздух около ста восьмидесяти бомбардировщиков He.111 с аэродромов в Польше и Западной Белоруссии. К часу ночи эскадра подошла к Полтаве, сбросила осветительные бомбы и нанесла сокрушающий удар...

— А наша разведка? ПВО?

— Советский генерал Перминов еще днем предлагал перебросить В-17 на другие базы под Харьковом — все помнили, что перехватить замеченного немецкого разведчика не удалось. Американцы отказались. Пришедшие на помощь истребители 310-й дивизии противника не видели — была дождливая и облачная погода, да еще и глубокая ночь. На счастье, часть «Хейнкелей» сбилась с курса и аэродром под Миргородом уцелел, зато в Полтаве они устроили настоящий разгром, высыпав на цели до сотни тонн бомб. При этом не потеряв ни единого самолета.

— Это было очень неприятно, — с истинно американской корректностью сказал штабс-сержант Хопкинс. — Уничтожено сорок четыре «Летающие крепости» и двадцать пять повреждено — не считая истребителей. Сгорели триста шестьдесят тонн бензина, взорван склад боеприпасов. Хорошо хоть потери в людях оказались сравнительно небольшими. А на следующий день русские отправились мстить — нанесли бомбоштурмовые удары по немецким авиабазам «Fliegerkorps IV»...

— Нельзя отрицать и определенную долю везения, — напомнил Горыныч. — Пока «Хейнкели» утюжили Полтаву, экипажи самолетов стоящих в Миргороде спокойно спали и только утром выяснили, что от катастрофы их спасла гроза и низкая облачность. Уцелевшие после налета семьдесят две «Крепости» не откладывая перебросили в Кировоград, «Мустанги» до 25 июня оставались в Пирятине, а 26-го утром все самолеты

взяли курс на Италию попутно уничтожив нефтеперерабатывающий завод в Дрогобыче. Затем вернулись на базы в Англии.

— На этом всё и кончилось?



— Ничего подобного. Американское командование сменило тактику: если нет хорошего противовоздушного прикрытия баз в районе Полтавы, то рисковать тяжелыми и дорогими машинами мы не станем. Заменим В-17 дальними истребителями-бомбардировщиками — уже хорошо знакомыми нам «Лайтнингами» Р-38 под прикрытием не переменных «Мустангов»! После неудачной «Frantic-II» использование аэродромов продолжалось вплоть до весны 1945 года, когда американцы окончательно эвакуировали технику и персонал...

— Жаль, что инцидент 22 июня почти окончательно подорвал уверенность в успехах челночных рейдов стратегических бомбардировщиков, — заключил мистер Хопкинс. — Хотя практика показала, что потери на земле в результате отчаянного немецкого рейда и последующие потери экипажей в воздухе над Германией несопоставимы — в Полтаве погиб всего лишь один американский офицер и пятнадцать было ранено... Наше командование попросту испугалось, что налеты продолжатся, а русские не сумеют организовать противовоздушную оборону.

— Очень может быть, что при успешном продолжении плана «Frantic», войну удалось бы закончить на месяц или два раньше, — согласился Вася. — А это десятки тысяч жизней. Перестраховались.

— Снова напоминаю о неприменимости сослагательного наклонения для исторических событий, — строго сказал Горыныч. — Что было, то было, не исправишь. Но лучше попытаться, чем вовсе ничего не делать!..

© А. Мартьянов. 13.06. 2012.

04. Золотые львы на красном поле



1942 год, авиационная база Раяк в Ливане

— Горючего нет, запасных частей для самолетов — нет, — Майор Пуликэн пожимал плечами, поглядывая в пустое небо. — Торчим тут без толку.

С немцами у него были старые счеты — еще с Первой мировой.

Опытный пилот Первой истребительной группы, майор мучительно переживал бездействие. До баз Ближнего Востока и Африки немцы еще не добрались, но толку от оставшихся здесь французских авиационных групп не было.

— В Лондоне идут переговоры. Но зная англичан, могу предположить: когда они договорятся с русскими, война успеет закончиться.

— Прибыл генерал Валэн! — сообщил младший лейтенант Ларош, прибежавший из штаба, запыхавшись. — Национальный Комитет Свободной Франции формирует для отправки в СССР одну истребительную авиагруппу.

— Где? — Офицеры обступили Лароша.

— Здесь! — ответил он, блеснув улыбкой. — Прямо здесь!

29 ноября 1942 года, Иваново



— Какие, однако, снега! — заметил майор Жан Луи Тюлян. Этот тридцатипятилетний офицер был потомственным летчиком. В своей короткой темно-синей куртке спортивного покроя он казался моложе своих лет. Офицерское военное училище он окончил в Сен-Сире, а летную школу — в Версале.

— Да уж, по слухам, в России не то, что в Африке, — подтвердил Пуликэн. В его глазах мелькнула насмешка. — Большая страна, огромная. Тут тебе не Ливийский пляж.

Он намекал на случай, который Тюляну часто поминали. Как-то раз, находясь в патрульном полете, он заставил приземлиться прямо на пляж транспортный самолет, в котором оказалось шесть итальянских генералов и три штабных офицера, улетающих из осажденного англичанами Тобрука...

Через несколько часов полета транспортные самолеты с личным составом и имуществом французской авиационной эскадрильи «Нормандия» произвели посадку на аэродроме близ Иваново.

Декабрь 1942 года

Капитан Друзенков получил новое назначение: обучать французов полетам на советских истребителях.

— На чем я только не летал! — ответил он на вопрос обступивших его французских летчиков. — Почитай, на всех боевых самолетах, какие состоят у нас на вооружении.

— А на немецких? — спросил Тюлян.

Друзенков засмеялся:

— Было такое. На немецких тоже летал. На трофейных. И на истребителях, и на бомбардировщиках. Ну, раз вы у нас гости — то выбирайте: на чем летать вам.

Французы переглянулись. Их вид немного забавлял Друзенкова, но он знал, что привыкнет видеть эти совершенно нерусские фигуры в меховых куртках, унтах и с покрасневшими от мороза лицами.

— Як-1, — ответил Тюлян, высказывая общее мнение.

В отличие от немецких истребителей Fw.190, Me.109F и Me.109G советский самолет Як-1 имел значительно меньший вес и лучшие маневренные свойства.

Россия и правда — совсем не то, что Франция, не говоря уж об Африке. В первый летный день эскадрилья с удивлением наблюдала, как трамбовалось и укатывалось снежное летное поле.

— У нас, когда снег выпадает, полеты прекращаются, — объяснил Тюлян.

Друзенков хлопнул его по плечу:

— Россия всегда воевала не по правилам.

— При посадке на снежную полосу требуется самый точный взгляд на землю и большое внимание, — учил французских пилотов инструктор капитан Друзенков.

Младший лейтенант Ив Бизьен выучил эти наставления наизусть. И все равно отвлекся. В какой-то момент ему показалось, что вот-вот самолет ударится о землю. Он резко потянул ручку управления на себя. «Як» взмыл и стал парашютировать, покачиваясь с крыла на крыло. Летчик ослабил штурвал, и машина «клюнула на нос». Подпрыгнув и оставляя за собой обломки, самолет плюхнулся на снежный покров.

Майор Тюлян был вне себя.

— Ты соображаешь, что натворил? — кричал он на Бизьена. — Разгрохал самолет! Чему тебя учили?

Бизьен молчал. Он боялся одного: отстранят от полетов.

— Ладно, — вмешался Друзенков. — Отдыхать. Времени нет, каждый человек на счету. И все-таки, товарищи, не забывайте: вы сюда прилетели не советские самолеты бить, а немецкие.

Бизьен погиб во время второго боевого вылета «Нормандии»...

Официально французская истребительная авиационная эскадрилья была сформирована 4 декабря 1942 года в городе Иваново. Военному соединению было присвоено наименование «Нормандия» — в честь провинции, которая больше всех пострадала от немецкой оккупации. Она приняла герб провинции Нормандия — квадрат красного цвета с двумя золотистыми львами.

22 марта 1943 года

Обучение закончено. Предстоит первый перелет на боевых советских самолетах до фронтового аэродрома. В тот же день эскадрилья «Нормандия» приземлилась на прифронтовом аэродроме Полотняный, в 25 километрах от Калуги.

Французы боялись, что ждать отправки на фронт придется долго. Напрасно боялись: уже пятого апреля эскадрилья получила задачу прикрыть бомбардировщиков, которые будут наносить удар по артиллерийским батареям противника. Тюлян давал последние инструкции:

— При встрече с противником атакуем его немедленно ударной группой, которую возглавляю я. Боем не увлекаться и не забывать о прикрываемых бомбардировщиках.

Два девятка пикирующих бомбардировщиков Пе-2 пошли курсом на запад под прикрытием истребителей эскадрильи «Нормандия».

При подходе самолетов к цели четыре вражеских истребителя, заметив группу «Петляковых», пытались с ходу атаковать первую девятку. Французские легчики Прециози и Дюран, находившиеся в этот момент выше и правее бомбардировщиков заградительным огнем отразили атаку. Тогда четверка вражеских истребителей набросилась на них и завязался стремительный бой. На помощь Прециози и Дюрану подоспела четверка Тюляна. Два немецких самолета были сбиты.

С этого времени «Нормандия» стала регулярно участвовать в выполнении боевых задач.

Сопровождая в полете бомбардировщиков или штурмовиков, «нормандцы» всегда надежно охраняли их от атак немецких истребителей.

— Черновая работа, — говорил капитан Литольф.

— Мечтаешь выйти на охоту? — Лейтенант Кастелэн понимающе кивнул.

— Тюлян разрешит, — сказал Литольф. — Я с ним уже разговаривал.

15 мая 1943 года



Был вечер, когда капитан Литольф в паре с лейтенантом Кастелэном вылетел на свободный поиск: Литольф ведущий, Кастелэн ведомый. Вскоре летчики встретили двух «Мессершмиттов».

Увлечшись погоней за «мессершмиттом», Кастелэн оторвался от Литольфа. Немец ловко ушел от первой очереди и начал маневрировать. Кастелэн оказался сильнее: через минуту Ме.110 задымил и горящим врезался в землю.

На боевом счету молодого летчика появился первый сбитый самолет врага.

— Что мне с тобой делать? — спрашивал Литольф. — Ты герой и победитель, но самовольное оставление ведущего в бою — недопустимо.

— Спроси русских, — предложил Кастелэн.

Литольф так и сделал.

Капитан Федоров, с которым он заговорил, ответил:

— Мы расцениваем такой поступок как самое грубое нарушение. Но у нас такие случаи крайне редки.

— Значит, и у нас будут редки, — решил Литольф, и пришлось лейтенанту Кастелэну отправиться под арест...

Прошла страшная русская зима, вторая для «нормандцев»; весной и летом шли бои в западном направлении, а осенью пришел приказ Верховного Главнокомандующего.

«1-му отдельному истребительному авиационному полку Сражающейся Франции, отличившемуся в боях при прорыве обороны немцев на реке Неман, присвоить наименование «Неманский». Так прозвучало впервые знаменитое имя «Нормандия — Неман».

После Второй мировой название соединения не исчезло.

Истребительная группа «Нормандия-Неман» участвовала в колониальной войне в Индокитае (1946—1954), а также в военной операции НАТО против Югославии (1999). Официально она была расформирована 3 июля 2009 года. Но во время Парада Победы 2010 года в Москве летчики «Нормандии–Неман» прошли по Красной площади.

© А. Мартьянов. 21.06. 2012.

05. Летчик, которому собаки приносили удачу



6 октября 1944 года, аэродром «Антоново», юго-западнее Каунаса

— С этими французами не знаешь — плакать или смеяться! — сказал младший лейтенант Дорошенко своему механику — сержанту Антону Кедрову. — Прямо как дети. Соревнуются, геройствуют, забывают обо всем — лишь бы пошире хвост распустить!

Кедров хмыкнул.

— Расскажи про этих «детей» тем немцам, которых они сбивают.

Дорошенко покачал головой:

— Никакой дисциплины. Сплошные рыцари без страха и упрека. Каждый рвется нарисовать на борту своего самолета как можно больше звездочек. Вылетают звеном — возвращаются поодиночке. Ну посмотри ты на него!

Старший лейтенант Ролан де Ла Пуап легкой походкой шел по аэродрому, а за ним, подняв хвост, бежала небольшая желтенькая собачка, которую он подобрал еще в Иваново. Псина была объявлена его личным талисманом, и старший лейтенант перевозил ее в своем самолете при каждом перебазировании полка.

— Мы тут шутим, а они ведь всерьез верят, что собаки приносят Пуапу удачу, — сказал Дорошенко.

— Хорошо, что собаки не летают, — засмеялся Кедров.



Де Ла Пуап остановился возле беседующих. Блеснул улыбкой. Собака тоже остановилась, села. Насторожила острые ушки.

— Завтра Неман! — сказал француз. И сделал несколько характерных движений рукой — показал летящий самолет.

Дорошенко кивнул ему в знак того, что понял, и снова повторил, обращаясь к Кедрову:

— Ну просто как дети.

14 октября 1944 года, Восточная Пруссия

Погода стояла осенняя, то есть, по-простому, — мерзопакостная: распутица, дожди.

Тридцать девятая армия Третьего Белорусского фронта при активной поддержке авиации двигалась на Тильзит. Немцы огрызались упорно, танки «Германа Геринга» грызли землю и буравили воздух снарядами.

Передовые части Тридцать девятой армии упорно теснили немцев к реке Неман.

Бои не прекращались и в воздухе. «Нормандцы» вылетали каждый день.

— Отчаянные ребята, — говорил Кедров своему коллеге, старшине Капралову, механику де ла Пуапа. — Им бы только немцев лупить, а о себе не думают. Как ты со своим не поседел?

— Он хитрый, — уверенно отвечал Капралов. — Тут кроме собачьей дружбы, — он глянул на пса, лежавшего на единственном сухом пятачке, под крыльцом КП, — еще два фактора работают: лучше Яка машины не придумано — это раз, и голова у моего старшего лейтенанта не только для ношения фуражки — это два.

Французы только вылетели к немцам в тыл, в район Тильзита, чтобы блокировать аэродром противника. Четыре Яка-3. Когда «нормандцы» приближались к аэродрому Иукштейн, навстречу им поднялись восемь истребителей.

Командир звена старший лейтенант де Ла Пуап не колебался ни мгновения:

— Атакуем все!

И бросился на ведущую пару Ме-109.

«Яки» превосходили «мессеров». Это тебе не «фоккеры», с которыми приходилось изрядно возиться. Однажды де Ла Пуапу такой бой едва не стоил жизни... Но что об этом сейчас-то вспоминать.

Французы не колебались: каждый из ведомых выбрал себе пару немецких истребителей.

Де ла Пуап был впереди остальных и первым догнал и атаковал «свой» Ме.109. Немец в последний момент отвернул, но де Ла Пуап настиг его очередью.

Второй «мессер» перевернулся в воздухе и рванул в сторону аэродрома. Де Ла Пуап видел, что этот противник от него уходит. Черт!..

Почти сразу же рядом показался еще один «Як-3» — второй «нормандец», Табюре, сбил вражеский самолет двумя короткими очередями. Оставляя полосу черного дыма, «Мессер» перешел в пикирование и врезался в землю на опушке леса возле своего аэродрома.

Вторая пара французов, Соваж и Баньер, завязала бой с четырьмя «Фокке-Вульф-190».

Имея превышение, Соваж обстрелял с пикирования ведущего, но тот уклонился, и пушечная очередь не задела его. Соваж поджег немца на выходе из пикирования. После этого вражеские летчики не решились продолжать бой и скрылись в облаках.

Звено де Ла Пуапа, сбив два вражеских истребителя над их же собственным аэродромом, вернулась на аэродром «Антоново» без потерь.

Ролан де Ла Пуап был из числа первых добровольцев, которые отправились в Советский Союз сражаться с общим врагом.



Сейчас таким далеким казался сорок второй год, когда сотни французских летчиков изнывали от безделья на авиационных базах Ближнего Востока и Африки. Доплзали слухи о том, что в Лондоне и Москве «Сражающаяся Франция» ведет переговоры с советским командованием... А потом была отправка в Советский Союз.

Самым волнующим впечатлением стала для летчиков встреча с новым для них самолетом. Французы влюбились в «Як» с самого начала — «Як-1» вызывал у них благодарность, а «Як-3» — любовь и какой-то почти религиозный восторг.

И сейчас, сажая машину на аэродроме, «хитрый» Ролан де Ла Пуап совсем не выглядел хитрым: простодушно, как подобает герою и рыцарю, поцеловал свой самолет и сказал ему: «Спасибо».

16 октября 1944 года

Утром советские войска перешли в наступление. Артиллерия буквально рвала оборону противника.

На аэродроме «Антоново» готовились к боевому вылету.

Если русских сместила, а иногда и раздражала склонность французов к индивидуализму и «героизму», то французы с интересом приглядывались к тому, что составляло «образ жизни советских людей».

Перед выступлением коммунисты провели на аэродроме митинг. Была получена директива, прочитаны приказы. Красные знамена, намокшие под дождем, зло дергались на ветру.

Французы охотно приняли участие в митинге.

— Мы и раньше били врага! Будем бить его еще крепче, чтобы приблизить час победы!

Русские хорошо приняли их выступления. Аплодировали и кричали: «Ура!»

Летчики Триста третьей авиационной дивизии и полка «Нормандия» должны были блокировать аэродромы противника и прикрывать наступающий Второй танковый корпус.

День начался удачно: лейтенант Марсель Альбер (еще один из первых добровольцев) открыл счет, сбив первый Me.109.

— Погоди, Марсель, день только начинается, — сказал ему де Ла Пуап, не то в шутку, не то всерьез.

Во второй половине дня полк «Нормандия» был поднят в воздух, чтобы вместе с другими частями дивизии прикрывать наступающие советские войска. И уже поздно вечером, еле живой от усталости, де Ла Пуап все-таки нашел в себе силы нарисовать на самолете еще три звездочки.

— Удивительный сегодня получился день, — к де Ла Пуапу подошел Марсель Альбер, тоже черный, пошатывающийся. — Двадцать девять нацистов мы сбили. Двадцать девять! Командир полка сказал. Они там, на КП, уже подсчитали... И в Москву доложили. Но ты, Ролан, как всегда, на два шага впереди всех. — Он кивнул на три звездочки, криво нарисованные старшим лейтенантом.

— Знаешь, что я тебе скажу? — ответил Ролан де Ла Пуап. — Для меня важнее всего — что мы сегодня без потерь.

— Нам сегодня чертовски повезло.

— В везении ли дело? — Де Ла Пуап коснулся рукой самолета. — С таким истребителем...

— Все, герои, идите отдыхать, — заговорил в полумраке старшина Аверьянов, механик самолета Альбера. — Наделали тут дел, а нам теперь чинить.

Капралов молча усмехался, глядя на «своего» — де Ла Пуапа.

— Ничего, — сказал де Ла Пуап, рассеянно ероша шерсть на спине подбежавшей к нему собаки, — если уж в моем ухе дырку заделали, то с самолетами как-нибудь разберетесь.

— Человек более живуч, чем самолет, — заметил старшина.

В прошлом году Ролан де Ла Пуап «догеройствовался»: преследовал «Фокке-Вульф-189» и «немножко увлекся», как он потом признавал с деланно-покаянной улыбкой.



«Фоккер» уходил от француза, переходя в крутое пикирование, и лейтенант де ля Пуап позволил погоне поглотить себя. А заодно — и остатки холодного соображения. Результат: при резкой потере высоты на пикировании у него лопнула барабанная перепонка.

«И упекли голубчика, — слово «голубчик» он старательно выговаривал по-русски, когда рассказывал этот эпизод, — на две недели в госпиталь».

Ролан смертельно боялся, что не сможет вернуться в строй. То, что медики в московском авиационном госпитале в Сокольниках все-таки ухитрились восстановить ему слух, он считал чудом.

— Да, в общем-то, чертовски везет, — повторил он задумчиво.

— Идите спать, товарищ старший лейтенант, — сказал Капралов. Как отрубил. И де Ла Пуап, отсалютовав, подчинился.

28 ноября 1944 года

Еще один митинг. Опять красное знамя и рядом — знамя Франции. Выступают представители Советской Ставки. Де Ла Пуап смотрел на их лица. Лица советских офицеров, особенно высшего состава, буквально завораживали его: никакого «аристократизма» в чертах — простые, резкие, иногда грубые, иногда — наоборот, мелкие. Лица простых людей — крестьян, рабочих. Усталость в глубоких морщинах вокруг рта, между бровями.

Говорят резко, привычно, громко.

В этот день полку присвоено почетное звание «Неманский». Хорошо сражались, прикрывая наступление наземных войск. Теперь будут называться — полк «Нормандия — Неман».

Под этим именем полк войдет в бессмертие.

А лейтенант Ролан де Ла Пуап доживет до Победы и получит звание Героя Советского Союза.

Но он этого еще не знал, когда разглядывал лица советских штабных и думал о том, что еще предстоит на долгом пути к Победе.

© А. Мартьянов. 06.07. 2012.

06. «Як» или «Лавочкин»



24 апреля 1943 года, аэродром «Васильевское»

Прибытие главы военной миссии майора Мирле в эскадрилье «Нормандия» ждали. Каждый день промедления казался потерянным напрасно. Не терпелось вступить в бой.

Но «просто так» ничего не делается — политики, а потом военные договаривались, договаривались, договаривались...

...— Нам не нужно превращать «Нормандию» в еще одну советскую эскадрилью, — согласился с Мирле командующий авиадивизии генерал Георгий Нефедович Захаров. — Как символ она стоит гораздо больше, чем как обычное воинское соединение. Но все-таки необходимо нам найти наилучший способ боевого применения «Нормандии»!

— Французские летчики привыкли к совершенно другому бою, нежели советские, — объяснял майор Мирле. — Наша тактика отличается яркой индивидуальностью.

— Точно. Мы еще в Раяке об этом говорили, — вступил майор Жан Тюлян. — Вся эта хваленая «тактика» сводится к одному: каждый лупит, как умеет, а потом возвращается на аэродром. Если получилось вернуться...

— Вы это всерьез? — нахмурился Мирле.



— Не совсем, — признал Тюлян. — Только отчасти. — И обратился к Захарову: — В обучении летчиков французской истребительной авиации главенствует принцип максимальной самостоятельности в бою. Мы не получаем детальных указаний с земли. Надеюсь только на себя, оцениваем воздушную обстановку и самостоятельно намечаем направление удара.

— Это не эффективно, — таково было мнение представителя штаба ВВС Красной Армии инженер-капитана Смолярова.

Тюлян пожал плечами:

— Мы так воюем.

— Вот основные боевые задачи, которые должна выполнять французская эскадрилья на первых порах своего пребывания в Триста третьей истребительной авиационной дивизии, — генерал Захаров вынул из нагрудного кармана сложенный листок. — Свободный поиск вражеских самолетов без перелета линии фронта. — Последние слова он подчеркнул особо. — И дежурство на аэродроме для вылета на перехват вражеских самолетов.

Тюлян выразительно pokrивил рот.

— Пока активность авиации противника невысока, незачем попусту рисковать, — сказал Смоляров. — Я согласен с товарищем генералом. Этого на первых порах вполне довольно. И предлагаю по возможности освободить «Нормандию» от сопровождения штурмовиков и бомбардировщиков при полете в глубокий тыл врага.

Все равно рано или поздно придется это делать, подумал он. От войны никого не убережешь, а эти летчики просто рвутся в бой.

— А кстати, — заметил Тюлян, — мы тут обратили внимание, что товарищ генерал прилетел на другом самолете, не таком, как у нас. Можно будет посмотреть?

— У нас секретов нет, — сказал генерал Захаров. — Смотрите, сколько хотите. И спрашивайте, если возникнут вопросы.

Захаров производил впечатление человека тяжеловесного и как будто бы недальновидного, но внешность его была обманчивой. Крестьянский сын с характерной крестьянской наружностью, он был опытным летчиком, закончил военную школу летчиков в Сталинграде и курсы при Военной академии Генерального штаба, а в тридцать седьмом участвовал в войне в Испании, где его знали как Энрике Лопеса. Кстати, там он и познакомился с некоторыми будущими «нормандцами».

Сейчас командир Триста третьей истребительной авиационной дивизии прилетел на «Ла-5». Вот этот-то истребитель с мотором воздушного охлаждения и глянулся французским летчиком.

Весь день «нормандцы» осматривали этот самолет, «разве что не облизывали», как заметил Смоляров, поглядывавший на них из командного пункта.

Вечером несколько человек во главе с майором Тюляном обратились к Захарову с просьбой.

— Мы бы хотели попросить о перевооружении эскадрильи, — сказал Тюлян, стараясь держаться бесстрастно. Получалось не очень хорошо, натура сказывалась. Но главное — не задеть ничьих чувств.

Нет, главное — самолет!

Захаров все понял. Чуть улыбнулся.

— Вам кажется, наверное, что «Ла-5» лучше, чем «Як-1», да?

Они переглянулись и промолчали.

Захаров сказал:

— Чуть позднее у вас будет возможность полетать на «Лавочкине». Сами убедитесь, что большой разницы в боевых качествах нет.



— Хорошо, — осторожно согласились французы. Видно было, что они все еще сомневаются.

Май 1943 года

Как и предвидел генерал Захаров, «освобождение» летчиков «Нормандии» от сопровождения советских бомбардировщиков глубоко в тыл врага оставалось только «на бумаге». Французы и сами требовали для себя лишь одной привилегии: драться.

Готовилось наступление, и летчики Триста третьей бомбили немецкие аэродромы. Девять «Пе-2» в сопровождении двух «Як-1» углубились на территорию, занятую противником.

— Далеко зашли, — сказал Альбер своему товарищу, Иву Майэ. — Горючего не хватит. Вернуться не сможем.

— Летим дальше, прикрываем, — ответил Майэ.

Бомбы падали одна за другой.

— Все, возвращаются, — донесся сквозь помехи голос Альбера. — До аэродрома не долетим.

— Хорошо, что русские нам не могут приказывать, — сказал Майэ. — Мы ведь по-русски не понимаем.

На самом деле на аэродроме их не слышали. Переводчик вместе с командованием ждал, пока летчики появятся в эфире.

— Я тебе по-французски говорю, — сказал Альбер.

— А я тебе отвечу: пока держимся в воздухе — будем прикрывать.

— Неосторожно воюешь, Ив, — ответил на это Альбер. Но ни малейшей попытки выйти из боя не сделал.

Они сопровождали бомбардировщиков, сколько могли.

Горючее было почти на нуле.

— Садимся, пока не упали! — крикнул Альбер. — Все, Ив, хватит, садимся!

Майэ направил самолет на поле. До аэродрома оставалось еще несколько десятков километров. Но территория была уже «наша».

«Як-1» не подвел. С полностью выработанными бензобаками французские летчики посадили самолеты в чистом поле.

Был вечер, после бомбежки вдруг стало очень тихо.

— А ты заметил, что здесь никогда не бывает по-настоящему тепло? — обратился Майэ к своему товарищу. — Вроде бы, весна, лето, но по вечерам все равно откуда-то из-под земли тянет ледяной стужей...

Середина мая 1943 года

— Захаров здесь! — Известие мгновенно облетело весь аэродром.

— Ну что, — обратился генерал к майору Тюляну, подошедшему к нему с рапортом. — Время выполнить обещанное. Хотите полетать на моей «Стрелке»?

Тюлян просиял так откровенно и по-детски, что Захаров в ответ не выдержал — засмеялся.

— Товарищ подполковник Голубов поступает в ваше распоряжение, — сказал Захаров. — Объяснит и покажет. Потом расскажете товарищам, как вам понравился самолет.

Через полчаса после этого разговора Тюлян уже был в воздухе. Самолет «Ла-5» в его руках демонстрировал чудеса: резко набрал высоту и на двух тысячах метрах сделал поворот и понесся вниз.



В последний миг, когда уже казалось, что машина сейчас врежется в землю, последовало выравнивание, и истребитель со страшным ревом пронесся над взлетно-посадочной полосой.

— Ого, — сказал подполковник Голубов, а стоявшие рядом «нормандцы» дружно расхохотались.

Под конец Тюлян прошел над аэродромом «на спине» — в перевернутом полете. Все, сел.

Кругом стояли молча. Наконец из кабины показался летчик. Никогда еще «нормандцы» не видели, чтобы майор так светился. Неприкрытый, чистый восторг сиял в его глазах.

Французские летчики окружили его.

— Как? — слышалось со всех сторон. — Ну что? Лучше или хуже?

Тюлян ответил не сразу. Обдумывал ответ. Он понимал, что в какой-то мере перестарался, и сейчас неосторожное слово может вызвать целый шквал эмоций.

— Сами видели, — сказал он наконец, — самолет что надо. Но «Як» тоже хорош. Мы на «Яках» уже летаем. «Як» справляется с «Фокке-Вульфом», и мы в этом уже убедились.

— Ну так лучше или хуже? — повторяли вокруг.

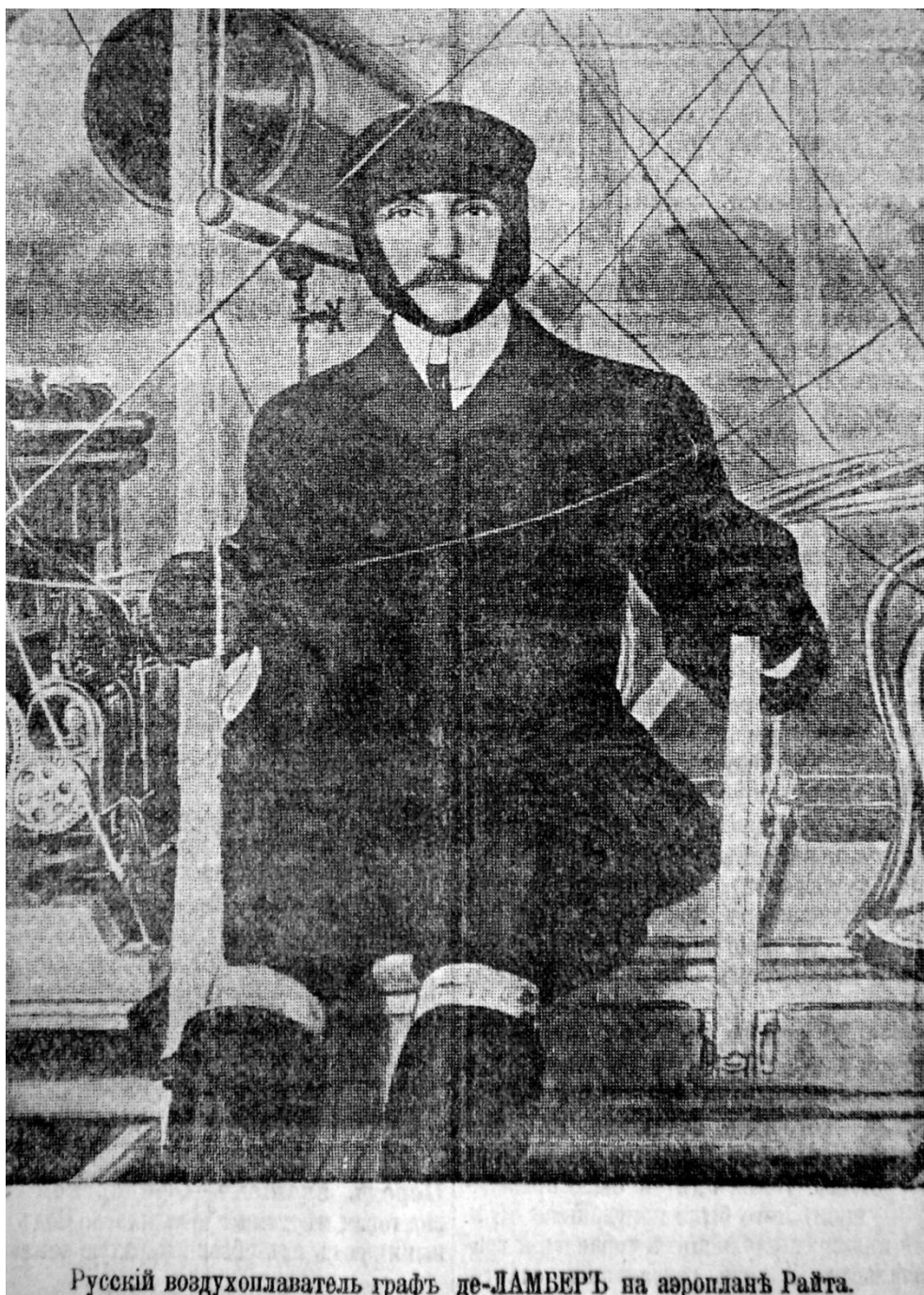
— «Як» проще, — сказал Тюлян. — Пополнение освоит его быстрее. Остаемся на «Яках». Исправлять хорошее — только портить.

Он переглянулся с генералом Захаровым. Тот кивнул.

— Ну вот, попробовали и сделали, так сказать, руководящие выводы, — проговорил он. — Я тоже считаю, что пересаживаться сейчас на другие самолеты не стоит. Предстоит крупная операция по ликвидации большого скопления вражеских самолетов на брянском и спас-деменском аэродромах. Будем летать глубоко в тыл, бомбить. Я слышал, кое-кто уже побывал в переделке и сумел дотянуть на «Яке» до нашей территории. Чего еще нужно?..

© А. Мартьянов. 12.07. 2012.

07. Летчик номер восемь



Лейтенант Ларош с интересом рассматривал тарелку борща.

Стряпуха Гарпина весело наблюдала за ним из окошка раздачи.

— Что, не видал такого, сынок? — с густым украинским выговором спросила она. Голос у нее был могучий, грудной. Такой, что запросто долетит и до середины Днепра, и еще дальше.

— О, мамо Гарпина, да тут у нас настоящий борщ! — Бодрый Вася принял тарелку, куда повариха от души плюхнула сметаны, и уселся рядом с Ларошем.

Француз комически приподнял бровь.

— Есть такие славянские слова, шер ами, которые европейскому человеку физически не выговорить, — заметил он, не без зависти наблюдая за тем, как Вася уминает борщ.

— Выговаривать не обязательно, ты лучше сам борщ попробуй! — ответил Вася между ложками.

— Борч, — скорбно выговорил Ларош. — Звучит как самоубийство. Террибль!

Вася так и подавился от смеха.

Ларош сказал со вздохом:

— О да, вот гримас де ля фортуна. Ты можешь быть каким угодно распрекрасным летчиком, но если не можешь выговорить слово «борч», над тобой будут смеяться русские.

— Клянусь не смеяться! — отозвался Вася, предательски покрасневший.

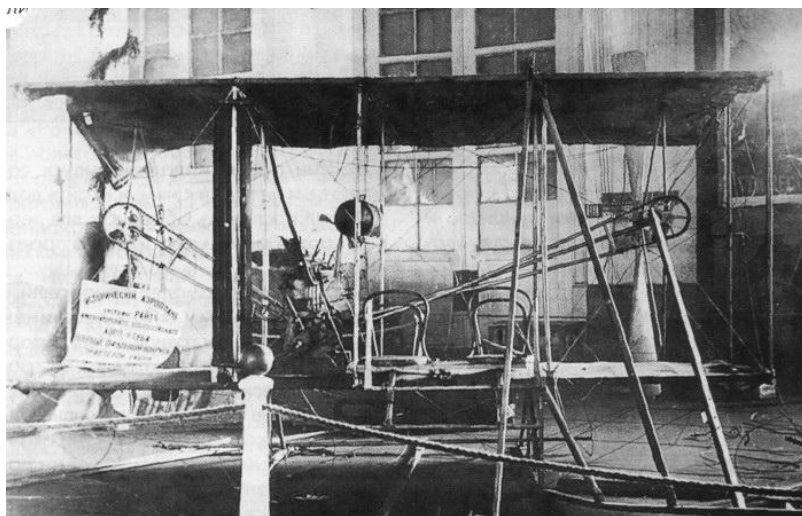
— И как это урожденные французы служили в русской авиации? — продолжал Ларош. — Может, потому, что были высокого происхождения и не употребляли в пищу этот самый борч?

— «Борч», друг мой Ларош, в России употребляют все, — произнес Вася. — Равно как и щи.

При звуке еще одного ужасного славянского слова Франсуа Ларош закатил глаза. Но он и сам уже был готов захихикать.

— А что ты там говорил про французов в русской авиации? — осведомился Вася, вымазывая тарелку коркой хлеба.

Франсуа Ларош ответил:



— В данный момент я имел в виду графа Ламберта. Вчера в газете попало. — Он вынул из кармана смятый листок газеты «Наше время» за 1909 год.

— Где взял? — Вася с интересом принял из его рук измятый листок, разгладил.

— Лежало в сундучке. И фото сохранилось. А имени фотографа нет...

— Зато есть имя авиатора, что намного важнее! — обрадовался Вася изымая у Лароша старинную газету. — *«Бывший русский офицер граф де Ламбер на своем аэроплане совершает полет над Парижем. Он прилетел из Живизи, с аэродрома, в Париж, два раза обогнул вокруг Эйфелевой башни и улетел обратно в Живизи. В общей сложности он пролетел около пятидесяти верст»*. Ха, вот это рекорд!

— На самом деле — да, — подтвердил Ларош. — Вполне шарман рекорд. Только не дальности полета, а высоты. Триста метров! До этого рекорд высоты принадлежал Орвиллу Райту и составлял 172 метра. Рекорд де Ламберта был официально зафиксирован и является первым рекордом мира, установленным российским пилотом.

— Погоди, он Ламберт или Ламбер? — уточнил Вася.

— И так, и так пишут, — сказал Ларош. — Сам знаешь, эти «т» в конце французских фамилий не читаются. Иногда.

— И он еще на наш «борщ» жалуется, — заметил Вася. — Ладно, а чего это французский граф — русский офицер?

— Ламберты служили в России еще с восемнадцатого века, — ответил Ларош. И снова разгладил старый листок. — Шарль де Ламберт родился на Мадейре. Потом учился в Париже. Его отец был русским подданным — как и прочие его предки.

— Да бог с ними, с предками, — нетерпеливо оборвал Вася и на некоторое время предался компоту. — Про летчика рассказывай.

— Молодой граф имел модное увлечение — воздухоплавание, — продолжал Ларош. — Скажи, мон ами, сметану из борча надо отдельно есть или сначала размешать?

— Как хочешь. Я размешиваю, а потом еще сверху отдельно кладу, — охотно проконсультировал Вася.

Ларош рассеянно повозил ложкой в тарелке и вдруг засмеялся пришедшей ему мысли.

— Нет, ты только представь себе, Ламберт изобрел смешную штуку. Додумался поднимать корпус судна над поверхностью воды с помощью подводных крыльев. Патент зарегистрировал в 1891 году сначала во Франции, а потом и в Северо-Американских Соединенных Штатах.

— Что-то не слыхал о таком, — нахмурился Вася. — А Горыныч знает? Ему как дракону должно быть близко.

— Эксперименты получались, но потом Ламберт от идеи отказался. Исследовал крыло, сначала один, потом на пару с Хайремом Стивенсом Максимом.

— С каким Максимом? — На лице Васи вдруг проступило понимание. — С тем самым Максимом? Который человек и пулемет?

— Точно, мон ами. — Ларош кивнул. — В это время Максим строил огромный аэроплан с размахом крыльев почти в тридцать два метра и весом больше трех тонн. Вот эту-то машину и взялся испытать граф Ламберт. Это было в 1894 году.

— Ну и как — испытал?

— Ага. Рухнул за милую душу. И что самое интересное — Максим после этого к авиации охладел, а Ламберт — наоборот, влюбился в самолеты по уши и окончательно. Исследовал и изобретал. Чтобы удобнее было этим заниматься, создал небольшую конструкторско-производственную фирму. Вообще он довольно долго работал, прежде чем начало получаться.

— Сколько — долго? — спросил Вася.

— К вам можно? — Рядом появился штаб-сержант Хопкинс с подносом.

Вася кивнул ему в знак приветствия, а Ларош спросил:

— Скажи, Билл, ты в состоянии выговорить слово «борч»?

Хопкинс издал серию шипящих звуков, после чего невозмутимо уселся и принялся за еду.

— Мы тут про графа Ламберта, — сообщил Вася. — Русский летчик над Парижем.

— Не просто летчик, — добавил Франсуа Ларош, — а летчик номер восемь.

— Это еще что означает? — удивился Хопинкс, аккуратно зачерпывая ложкой «борч».

— Представь себе, что в мире еще совсем нет пилотов, — загадочным тоном произнес Ларош.

— Ну, Шарль Перро, ты нам сказки-то не рассказывай! — возмутился Вася. — Мир без пилотов?! Такого не бывает.

— А вот представь... И они только-только начинают появляться. И получают пилотские свидетельства в летной школе: номер два, три... Граф Шарль де Ламберт получил свидетельство номер восемь. Восьмой дипломированный летчик во всем мире.

Повисла пауза.

— Да, — выговорил наконец Вася. — Это надо осмыслить. Ну так когда он начал получать результаты?

— Какой ты, Вася, приземленный, — упрекнул его Ларош.

— Как ты можешь летчика называть приземленным? — возмутился Вася. — Я практичный.

— Ладно, согласен, ты у нас практичный, — согласился Ларош. — По-настоящему у Ламберта стало что-то получаться с появлением надежных двигателей внутреннего сгорания. Свой первый глиссер, снабженный бензиновым мотором конструкции Диона, он построил в 1905 году. В общем, не так долго и возился.

— А летал у него кто? Или все сам?

— Был у него друг-воздухоплаватель Поль Тиссандье, — сказал Ларош. — Но граф и сам поднимался в воздух. Заболел небом навсегда. Еще с легкой руки Максима.

Они посмеялись, а сержант Хопкинс спросил:

— Того самого Максима?

— Того, того... — подтвердил Вася тоном знатока.

Ларош заметил:

— Между прочим, именно граф Ламберт, испытывая свои первые аэроглиссеры, столкнулся с таким неизученным физическим явлением, как эффект «воздушной подушки».

— Здорово, — хладнокровно сказал Хопкинс. — Легко быть первооткрывателем в начале двадцатого века.

— Хочешь сказать — повезло? — поинтересовался Вася.

— Хочу сказать, совпало несколько факторов. И фактор личности графа де Ламберта, судя по тому, что я успел услышать, — не последний, — сказал Хопкинс.

— Абсолютно верно, — отозвался Ларош. Он доел борщ и взялся за котлеты. Котлеты француз ел вилок и ножом, элегантно и непринужденно. — В 1908 году братья Райт открыли во Франции свою первую авиационную школу. Естественно, Шарль де Ламберт тут же сделался учеником. Уилбур Райт, между прочим, удостоил его наивысшей похвалы: «Граф де Ламберт и я летаем одинаково».

— Сильно, — сказал Вася. И, встретив взгляд Лароша, быстро прибавил: — Прости. Продолжай.

— Продолжаю. — Ларош потер переносицу, как человек, который пытается собраться с мыслями. — 7 октября 1909 года Шарль де Ламберт официально получил пилотское свидетельство Французского аэроклуба за номером восемь. А уже 18 октября совершил свой знаменитый полет над Парижем. Французские министры как раз собрались побывать на аэродроме в Живизи, осмотреть новинки авиатехники. Полет графа был своего рода сюрпризом.

— Ничего себе — сюрпризик! — вставил Вася.

Ларош пропустил его реплику мимо ушей.

— Готовился долго и в строжайшей тайне. О задуманном знали двое: сам граф и его инженер-механик. Представителей прессы уведомили в последний момент. В 16 часов 37 минут аэроплан графа де Ламберта покинул территорию аэродрома, взяв курс туда, куда никто не ожидал, — на Париж! Над городами еще никто никогда не летал. Это считалось таким же смертельно опасным делом, как и полет над водой.

— Знаете, что я думаю? — хладнокровно произнес Билл Хопкинс. — Я думаю, что Ламберт заодно пытался понять, годятся ли самолеты для разведки.



— Ты прав, — кивнул Ларош. — Была и такая цель. Военная. Но вообще требовалось продемонстрировать успехи воздухоплавания, а заодно Ламберт хотел взять реванш за одну большую неудачу: полет над Ла Маншем ему не удался.

— Зато над Парижем покрасовался, — сказал Вася.

— Между прочим, за этот полет Французский аэроклуб наградил Шарля де Ламберта Большой золотой медалью, а Общество Поощрения Авиации вручило ему денежный приз в пятьдесят тысяч франков. Спустя несколько дней граф стал кавалером Почетного легиона.

— А что самолет? — поинтересовался Вася. — О нем что-нибудь известно?

— К сожалению, ничего утешительного, — вздохнул Ларош. — Этот биплан был передан на вечное хранение в петербургский Аэромузей, организованный Императорским Всероссийским Аэро-Клубом. Его продемонстрировали российской публике на Московской выставке 1912 года. А после Октябрьской революции самолет был уничтожен. Но вообще-то еще в двенадцатом году ничего хорошего с ним не происходило. Журнал «Аэро и автомобильная жизнь» тогда же возмущался «вандальским отношением к священной реликвии авиации». Аэроплан не собрали, а просто свалили все отдельные части на стенд, прислонили к столбам сбоку порванные крылья... и успокоились.

Вася содрогнулся.

— Я даже слушать об этом не могу.

— Ладно, не будем сосредотачиваться на ужасном, — кивнул Ларош. — Мне тоже как-то больно...

— А граф Ламберт что? — спросил Хопкинс. — В Россию возвращался?

— Остался во Франции, — сказал Ларош. — Всю жизнь работал с самолетами и умер в Париже 26 февраля 1944 года. Во время нацистской оккупации немцы его, кстати, разорили, закрыли его фирму и оставили без средств к существованию.

— Да, — после долгого молчания произнес Вася. — Вот это была жизнь!.. А фотографию знаменитого полета кто сделал?

— Незвестный фотограф, — ответил Ларош. — Но спасибо ему за эту память.

— Летчик номер восемь, — не мог успокоиться Вася. — Это ж надо! А вот я, к примеру, летчик номер какой, интересно бы знать?

Он даже зажмурился, представляя себе все эти тысячи и миллионы.

— Да ладно тебе, Вася, — спокойно произнес Хопкинс. — Какая разница! Лишь бы летал хорошо.

* * *

На фотографиях:

Граф Ламберт. Фото из журнала «Аэро и автомобильная жизнь» №3/1911.

Самолет Ламберта на Московской выставке 1912 года. Видно, что кресла пилота заменили стульями с отломанными ножками (это особенно возмущало корреспондентов).

Лист из журнала «Наше время» за 22 октября 1909 года с фотографией знаменитого полета

© А. Мартьянов. 12.07. 2012.

08. В небе над Курском



7 мая 1943 года, аэродром базирования Муковнино, у города Полотняный Завод

Капитан Альбер Литольф, заместитель командира группы, майора Жана Тюляна, проводил последний инструктаж.

— Немцы, как мы знаем, готовят наступление под Курском. Наша задача — упредить их. Предстоят бомбардировки транспортных коммуникаций противника. Будем уничтожать основные аэродромы авиации противника, на которых разведкой установлено скопление самолетов. Цельтесь точнее и не опаздывайте с открытием огня. Не допускайте бесполезных заходов. Бейте как можно больше бошей, но избегайте вынужденных посадок. Вопросы?

— Насчет еды, — подал голос аспирант Ив Майэ. — Нельзя ли там передать, что этот птичий корм просто невыносим?

Вокруг засмеялись, но кое-кто оставался серьезным.

Майэ, как и многие другие «нормандцы», был аспирантом. Русские обращались к нему — «товарищ младший лейтенант».

В советской армии все пилоты имели офицерский статус, поэтому с самого начала было предложено — для соответствия статусу — присваивать «аспиранта» тем французам, кто офицерских званий изначально не получил.



В Красной Армии звания аспиранта не было. А во французской армии не было звания старшего лейтенанта. Поэтому аспиранта французской армии приравнивали к младшему лейтенанту Красной Армии, младшего лейтенанта французской армии — к лейтенанту Красной, и лейтенанта — к старшему лейтенанту. От капитана и выше сохранялось соответствие воинских званий Франции и СССР.

И все французы — от аспирантов до капитанов — дружно страдали от непривычной пищи.

Когда Майэ высказал старую претензию вслух, кругом зашумели. Советская Россия с самого начала оказалась для французов страной весьма экзотической (даже не ожидали): одни только морозы и сугробы чего стоили! А землянки? А жуткая весна — разливанное море непобедимой грязи! Да мало ли что еще... Однако ко многому присмотрелись и притерпелись.

Но вот гречневая каша поставила французских летчиков в тупик — сразу и навсегда. Они не могли взять в толк, как этим странным продуктом можно питаться — да еще месяцами!

— Вообще-то идет война, — напомнил майор Тюлян. Он встал и заговорил сам, вместо своего заместителя. — С продуктами тут не очень. И потом. Вы знаете, что у русских другой подход. Фронтовики получают лучшее довольствие, нежели тыловики. Без исключений. Рядовой, если он сражается, ест лучше, чем офицер в тылу. Это то, что мы видели.

— Так насчет каши, — не унимался Майэ. — Давайте напишем их начальству. Невозможно же.

На самом деле «начальство» знало про кашу и французов. Жалобы дошли до самого «всесоюзного старосты» — Михаила Ивановича Калинина, которого иностранцы называли «президентом СССР». Но и дедушка Калинин не проявил никакого сострадания.

«Солдаты всегда бурчат», — сказал он безжалостно. И если не считать посылок, которые приходили крайне нерегулярно, французы продолжали питаться кошмарной русской едой.

Был, правда, отрядный перерыв, когда из Киргизии «для французских товарищей-антифашистов» прислали несколько ящиков мороженных куропаток. Поначалу случился настоящий взрыв восторга, но затем, приевшись, французы вновь принялись стенать.

— Ладно, хватит о ерунде. — Тюлян показал на карте. — Наша цель — немецкий аэродром в Спас-Деменске. Уничтожаем все. Самолеты, цистерны, личный состав. Атака проходит одновременно на десятках аэродромов противника. В общем... — Он замолчал, блеснул глазами.

Все было ясно без дальнейших объяснений. То, ради чего они с такими трудами добирались до России, началось.

Было известно, что немцам предписано относиться к летчикам «Нормандии» как к партизанам, то есть в плен их не брать — расстреливать на месте. Известно было и другое: в вишистской Франции многие из них были объявлены дезертирами, предателями, поставлены вне закона. Кое-кому — например, Литольфу, — был вынесен на родине смертный приговор.

Сейчас предстояло начать отрабатывать эти смертные приговоры.

— Все, вылетаем.

Одиннадцать «Яков» появились над аэродромом Спас-Деменск.

Сразу же открыли ураганный огонь зенитные орудия. А внизу так отчетливо видна была цель: «Мессершмитты», «Фокке-вульфы», «Юнкерсы» на стоянках.

— Делаем как на учениях!

Один за другим истребители «Нормандии» пикировали на немецкие самолеты с черными крестами на крыльях. Отчетливо было видно, как те загораются — один за другим, как люди бегут в траншеи и падают, скошенные пулеметными очередями, — маленькие фигурки на поле.



Аэродром был буквально распахан.

— Сбор на высоте три тысячи метров, — сквозь треск донесся в наушниках голос Тюляна.

Пять, шесть «Яков»... десять. Одиннадцатый — Ива Майэ — так и не появился: попал под огонь зенитки.

«Пропап без вести».

Еще одна потеря «Нормандии». Четвертая.

Но Майэ не погиб, как подумали его товарищи. Раненый в голову, он сумел посадить самолет. Произошло то, от чего предостерегал Литольф, когда говорил, что следует дотягивать до своей земли любой ценой.

В двадцати километрах от Спас-Деменска «Як» развалился, летчик, весь в крови, выбрался наружу... и скоро наткнулся на детей в лесу.

Это были самые обычные русские дети. Уже привыкшие к оккупации, к странной жизни во время войны, когда с неба может упасть незнакомый человек и заговорить с тобой на непонятном языке.

И дети сделали то, о чем их, как им казалось, просил летчик: привели немецкий патруль.

...Ив Майэ вернется к своим, в «Нормандию», уже после войны, после лагерей и побегов. Его встретят как выходца с того света. А в пятидесятые именно он будет командовать авиаполком «Нормандия — Неман». Но до этого оставалось еще — как до звезд.

15 июля 1943 года

В офицерской столовой сильно шумели.

После тяжелых боев, после страшных потерь в полк — словно с неба — прибыли пятеро новых летчиков. Подкрепление. Добирались, как и остальные, фантастическими путями, едва ли не проделав кругосветку: трое, например, прилетели с Мадагаскара.

Новички пытались рассказывать о своих приключениях, но Литольф перебил их:

— Все, что было у вас до сегодняшнего дня, — это цветочки. Настоящие ягодки впереди. Вы здесь на своей шкуре поймете: то, что происходит тут, даже близко не стоит к тому, что вам уже знакомо.

— Эх, — вздохнул Жан Тюлян, — когда-то еще удастся поесть марсельского супа из устриц и омаров.

— Или парижских бифштексов с жареным картофелем, — вставил парижанин Марсель Альбер.

Разговор плавно перешел на одну из любимых русских диковин — на водку. Многие уже освоили коронный русский трюк — выпить положенные «сто грамм» одним глотком. Тема была как будто увлекательная, но разговор велся через силу — все невероятно устали.

Глаза лихорадочно блестели от бессонницы, лица перечеркнули морщины. Почти постоянно летчики находились в воздухе. На отдых удавалось выкраивать буквально по несколько часов в сутки.

16 июля 1943 года, район села Красниково

— В небе что-то стало тесно, — заметил Альбер Литольф.

Жан Тюлян не ответил. Самолеты «Нормандии» столкнулись с плотной группой бомбардировщиков «Юнкерс-87» в сопровождении больших групп истребителей «Фокке-Вульф-190», эшелонированных по высоте.



Литольф и еще двое зашли со стороны солнца и атаковали бомбардировщики. Тюлян и Альбер прикрывали своих товарищей от немецких истребителей. Завязался бой с двумя немцами.

Воспользовавшись тем, что солнце ослепляет врага, Тюлян расстрелял его почти в упор. Вражеский самолет, дымясь, словно сырое полено, рухнул на землю, и Тюлян проводил его глазами.

В этот самый момент его атаковали еще четыре вражеских истребителя. Тюлян — отличный летчик, и ему удалось ускользнуть.

Полностью израсходовав боекомплект, с почти пустым баком, он вернулся на аэродром.

Французы вылетают вместе, возвращаются по одиночке. Русские с огромным трудом научат их другому — позднее. Но еще вернее будут учить их этому немцы...

Когда Тюлян сел, его поразили мрачные лица товарищей.

— Что?.. — отрывисто спросил Жан Тюлян.

Спросил — «что?», а подумал — «кто?»..

— Литольф...

Окруженный несколькими «Фокке-вульфами» и «Мессершмиттами», в багровом от пожаров небе под Смоленском он сбил в неравном бою двух немцев и врезался в землю на объятый пламенем машине.

А через день с боевого задания не вернулся и майор Тюлян. В последний раз видели, как самолет Тюляна врезался в группу «Фокке-вульфов». После этого Тюлян просто исчез. Никто в точности не знает, как он погиб.

С 13 по 17 июля «Нормандия» совершила одиннадцать боевых вылетов, в которых было сбито семнадцать вражеских самолетов. В этих боях погибли шесть французских летчиков.

Великая битва под Курском продолжалась.

© А. Мартьянов. 19.07. 2012.

09. Баронесса



— Мадемуазель Брунгильда! — окликнул задумчивую фройляйн Шнапс Франсуа Ларош.

Брунгильда шла, опустив голову, и явно о чем-то размышляла.

Услышав голос у себя за спиной, она остановилась, медленно повернулась и уставилась на Франсуа тяжелым, типично нордическим взором.

— Франсуа Ларош! — отрекомендовался француз.

Брунгильда сказала:

— Я помню...

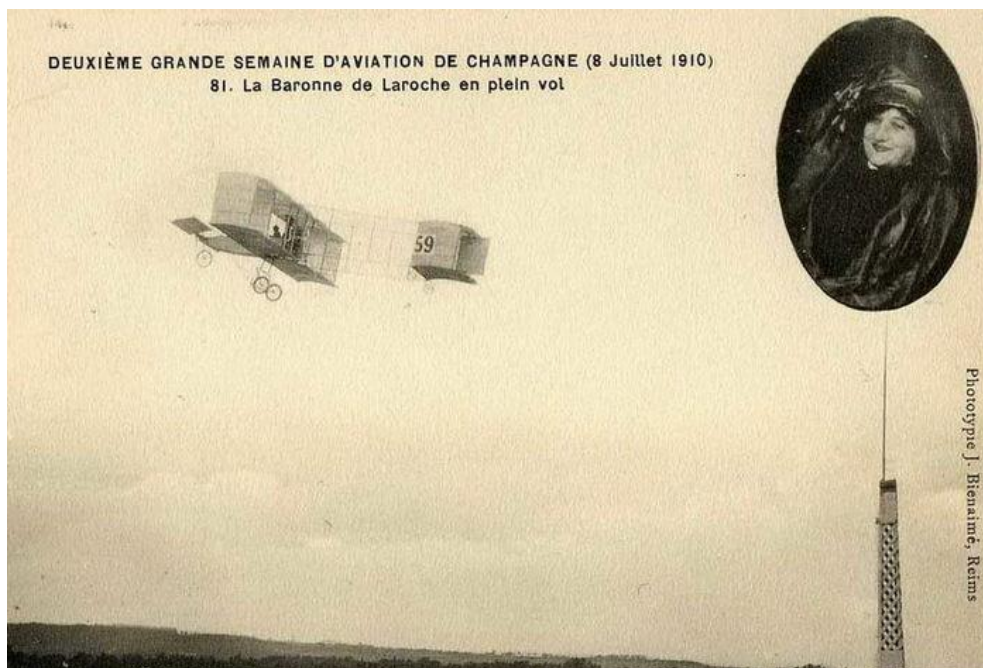
— Позвольте вас проводить, — Франсуа галантно предложил ей руку, но Брунгильда как будто не заметила.

— Я бы хотела, чтобы ко мне относились как к мужчине! — выпалила она.

— Но почему, мадемуазель? — искренне изумился Франсуа. — Ведь это невозможно с точки зрения ла натур!

— Что, «натур» вам мешает видеть во мне равное мужчине существо?

— О, мадемуазель — феминистка! — восхитился Франсуа.



— Что вас так забавляет?

— Просто впервые сталкиваюсь... А что говорит по этому поводу Горыныч?

— Горыныч — дракон, — сказала Брунгильда. — А у драконов насчет девиц совершенно предубежденное мнение. Обусловленное древней и мифологической историей.

— Гм, — сказал Ларош. — У меня к вам уже давно один вопрос, мадемуазель.

— Слушаю вас.

— Это касается той баронессы Ларош, о которой вы упоминали.

— Между прочим, в самом начале, когда воздухоплавание было еще неизведанной территорией, — сказала Брунгильда, — очень много женщин становились пилотами. Как вы это объясните?

— О, — сказал Франсуа, — думаю, мне лучше ничего не объяснять. А какое мнение у вас?

— Потом уже было не так, — продолжала Брунгильда, словно не расслышав вопроса. — Потом уже женщины играли меньшую роль. Но поначалу почти двадцать процентов авиаторов были девушки. И очень красивые. В большинстве своем.

— Для мадемуазель это так естественно — быть шарман! — охотно поддержал Франсуа.

— Вы невыносимы, — вздохнула Брунгильда и все-таки оперлась на его руку. — Ладно, признаюсь вам во всем! Баронесса Раймонда де Ларош на самом деле никакой баронессой не была. И настоящее имя у нее было тоже другое. Ее звали Элиза Леонтина Дерош. Поэтому, кстати, многие называют ее «Элиза Ларош».

— Запутанное дело, — поддакнул Франсуа и ненароком прижал локоток Брунгильды.

Она как будто не заметила.

— Элиза была парижанкой, дочерью рабочего, — продолжала Брунгильда. — Если говорить совсем точно, то слесаря-водопроводчика. Вот так непоэтично. Но она была красива, как юная богиня, и, думаю, талантлива. А еще — дерзка. В общем, она поступила на сцену.

— Имела успех? — заинтересовался Франсуа.

— Я даже не знаю толком, в каком театре и в каких пьесах она выступала, — призналась Брунгильда. — Впрочем, полагаю, этого вообще никто толком не знает. Разве что поднять газеты того времени... Став актрисой, Элиза взяла себе имя «баронесса Раймонда де Ларош». Так ее и называли. Русские газеты, которые тоже о ней писали, не вдавались в подробности: сказано — баронесса, значит, баронесса.

— А что, она бывала в России?



— Бывала и в России... А вообще весь мир тогда с увлечением следил за успехами воздухоплавания, — вдохновенно продолжала Брунгильда. И покосилась на своего собеседника: — Да вы сами все знаете! Зачем вы меня расспрашиваете? Хотите посмеяться?

— О, — с самым серьезным видом отвечал Франсуа, — и в мыслях ничего подобного нет! Мне приятно с вами беседовать. И кроме того, я действительно ничего не знаю о мадемуазель Ларош.

— «Баронесса» очень быстро поняла, в чем ее истинное призвание. Вообще характер у нее был, по тем временам, современный. «Эманципе», как тогда выражались. Она увлекалась велосипедным спортом и автомобилями. Поднималась на воздушных шарах. В начале XX века это было модно. В Шалоне, где она летала на этих самых шарах, она и познакомилась с Шарлем Вуазеном. Вуазен был авиатором и конструктором аэропланов. Очень интересный мужчина.

— Если бы я был интересным мужчиной, конструктором и авиатором, — сказал Франсуа, — и познакомился бы с красивой мадемуазель, которая летает на воздушном шаре, я бы непременно предложил ей покататься на моем аэроплане.

— Собственно, так и произошло, — кивнула Брунгильда. — Он не устоял перед баронессой, а баронесса — перед аэропланом. Вообще-то Шарль позволил ей именно «покататься», то есть проехаться по земле. Но Элиза...

— Раймонда? — перебил Франсуа.

— Будем называть ее «Элиза» — так ее именуют чаще... Элиза разогнала машину и оторвалась от земли. Пролетела несколько сот метров.

— Вуазен разозлился?

— Он был очарован... Это случилось в 1909 году, ей было двадцать три года... То есть, сперва он испугался, а потом очаровался. Он показывал ей самолеты и учил летать. Через пару недель при посадке самолет задел дерево и плюхнулся. Элиза сломала ключицу и заработала сотрясение мозга.

— А потом?

— Потом Вуазен понял, что Элиза в любом случае будет летать, так что «дешевле» помочь ей получить летную лицензию — не будет такой страшной ответственности за ее безопасность. В общем, он помог Элизе подготовиться к экзамену. 8 марта 1910 года она получила удостоверение пилота номер 36. Первой из женщин Франции. Да, я знаю, о чем вы подумали! — Брунгильда предостерегающе подняла палец. — Восьмое марта! Но это просто совпадение.

— Ни о чем таком я не подумал, — заверил ее Франсуа. — Я вообще не понимаю, что такое «восьмое марта». Да еще 1910 года.

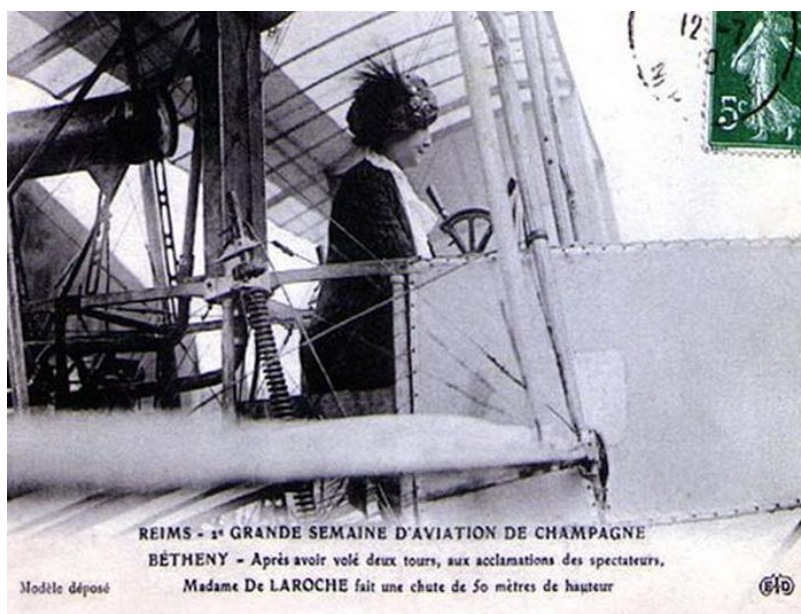
— Вот и хорошо, — сказала Брунгильда. — Вот и не понимайте. Баронесса де Ларош прославилась свое имя! Даже если это был псевдоним... В том же десятом году, единственная женщина среди участников, она летала на соревнованиях в Гелиополисе и заняла шестое место.

— Вы что-то говорили о том, что она побывала в России, — напомнил Франсуа.

— Да, и разговаривала с русским императором Николаем, — кивнула Брунгильда. — В том же 1910 году де Ларош разъезжала по миру с «летающим цирком». Звучит как

балаган, но на самом деле Элиза вместе со своими товарищами служила великому делу пропаганды авиации. Нужно было показать, на что способны самолеты. В те годы их не считали чем-то серьезным. Управляемые аэростаты представлялись более перспективными. Чудные были времена, странные... — Она вздохнула. — Наконец судьба завела баронессу де Ларош в Санкт-Петербург. Там она выступала в соревнованиях и стала четвертой. Николай II был восхищен храбростью этой дамы. Элиза рассказала о своем разговоре с царем в интервью журналу «Колье». С милым простодушием она поведала: «Он спросил, что я чувствовала, а я ответила, что сердце едва не выпрыгнуло у меня из рта!»

— Прелесть, — подтвердил Франсуа.



— После этого она разбилась. Это было в Реймсе. Сломала ноги, получила сотрясение мозга. Но не испугалась и не сдалась! Люди тогда были куда увереннее в своих силах, чем теперь!

— Настоящая парижанка, — одобрил Франсуа Ларош.

— Именно. Через два года она снова участвовала в состязаниях... А потом случилось ужасное несчастье. Она с Шарлем Вуазеном попала в авткатастрофу. Вуазен погиб... Мрачная история: летчик — а разбился на земле. Баронесса сильно пострадала, газеты постоянно писали о состоянии ее здоровья. Одно время боялись, что она не справится. Но Элиза встала на ноги. И через год, то есть в тринадцатом, выиграла кубок на женских соревнованиях, — летчиц к тому времени было уже достаточно! Потом еще кубок — за четырехчасовой беспосадочный полет!

— А потом? Ведь мы приближаемся к тому моменту, когда начинается Первая мировая война! — сказал Франсуа.

— Во время войны женщины были официально отстранены от полетов, — сказала Брунгильда. — Правильно или нет, но так было. Поэтому Ларош стала водителем автомобиля. Служила, естественно, в армии! Хотя жизнь показала, что автомобиль может быть более опасным, чем самолет...

— Жизнь вообще полна опасностей, — заметил Франсуа. — Помните Красную Шапочку? Такая простая вещь, как прогулка к бабушке с пирожками, может обернуться серьезным испытанием.

— Вы напрасно шутите, — сказала Брунгильда.

— Я вовсе не шучу! Многие летчики, как это ни странно, если не разбивались на самолетах, то погибали в автокатастрофах. Есть какая-то связь... Возможно — любовь к скорости.

— Элизу все-таки миновала такая участь, — сказала Брунгильда. — Она погибла на самолете.

— Я не знал... — с виноватым видом признался Франсуа. — Давно?

— 18 июля 1919 года, недалеко от Парижа. Если точнее — в Кротуа, департамент Сомма. В качестве второго пилота она принимала участие в тестовом полете нового аэроплана «Кодрон». Предполагается, что она планировала сдать экзамен на допуск к профессиональным полетам. Но самолет разбился, и оба пилота погибли.

— И все?

— Да. Разве этого мало?

© А. Мартьянов. 26.07. 2012.

10. Кряхтит, но летит



Лето 1903 года, Париж

Анри Фарман лежал на кровати и грустно смотрел в окно.

Время уходит впустую. Ему почти тридцать. А спорт, кажется, потерян для него навсегда — травма.

Он подумал о ворохе картонов, которые сохранила мать, — еще со времен его учебы в Парижской Школе изящных искусств. Мама надеялась, что сын станет художником. Но Анри счел, что технические новинки наступающего нового века гораздо изящнее, гораздо художественнее.

В общем, сначала — велогонки, а затем и нечто более серьезное — автогонки. Он выступал за команду «Рено». Был пятым на автогонках «Париж — Берлин» в 1901 году, через год первым — на гонке «Париж — Вена». Еще через год — третьим в гонке на кубок Гордона Беннета.

Это произошло в Ирландии. Правительство Франции запретило гонку из-за повышенной опасности. Неприятно признавать, но и правительство, и мама оказались правы, во всяком случае, для Анри: травма надолго приковала его к постели.

Никаких автогонок. Никакого спорта. Слишком опасно.

Он еще раз вздохнул и развернул газету.

30 сентября 1907 года

Засунув руки в карманы, Морис Фарман стоял на аэродроме и смотрел, как в воздух неуверенно поднимается аэроплан. Во всем происходящем ощущалось что-то средневековое: когда очередной местный мечтатель привязывал к рукам полотняные крылья и головой вниз сигнализировал с колокольни...



Но сейчас это был не просто мечтатель — это был его брат Анри.

Конечно, Анри интересовался успехами воздухоплавания. Его всегда занимали технические новинки. Особенно когда он бросил спорт.

Никто не видел в увлечении Анри ничего криминального. Мама тоже читала журналы и рассматривала фотографии аэропланов. А потом Анри сообщил, что Габриэль Вуазен продает аэропланы. И что он, Анри, сразу же купил один.

— Ты сошел с ума, — сказал Морис.

— Приезжай на аэродром, увидишь, — был ответ.

...Первый полет Анри Фармана — тридцать метров.

Анри был счастлив.

— Что ты скажешь маме? — осведомился Морис.

— Аэропланы — это совсем не то, что автомобили, — заверил его Анри. — Это совершенно безопасная штука. К тому же, думаю, их можно усовершенствовать.

Через месяц он уже предложил Вуазену кое-какие изменения, которые и были внесены в конструкцию.

10 ноября 1907 года, Париж

В доме адвоката господина Аршдакона раздался телефонный звонок.

— Мсье, вам придется выплатить объявленный вами приз в пятьдесят тысяч франков!

Адвокат подскочил на кровати.

— Невозможно!

— Увы! Или, точнее, — ура! Ваш вызов принят и, более того, с блеском побит.

— Что ж, увы моим пятидесяти тысячам франков и ура всему человечеству, — философски заметил адвокат.

Он тоже интересовался воздухоплаванием и почти год назад поместил объявление, в котором обещал значительную премию тому, кто сумеет пролететь на аэроплане по замкнутой кривой расстояние не менее километра. Вообще-то возможность такого полета представлялась маловероятной. Однако — факт!..

Анри Фарман совершил «невозможное».

От этого полета, как от камня, брошенного в пруд, по всему миру расходились волны. Дошли они и до России.



Русское военное министерство встревожилось и заинтересовалось. Бумаги с этажа на этаж начали поступать с удвоенной скоростью и интенсивностью. До сих пор аэропланы даже не рассматривались всерьез как оружие воздушного боя. Управляемые аэростаты — вот это действительно надежный летательный аппарат. С его помощью можно было осуществлять разведку, бомбардировку позиций противника.

А аэроплан? Тарахтящая этажерка с экипажем из двух человек. Скорость — как у тех же дирижаблей, а расстояния преодолевает ничтожные.

Анри Фарман своим полетом буквально взорвал мозги русских военных чиновников.

Из Главного инженерного управления пришел доклад:

«В настоящую минуту аэропланы еще не делают больших перелетов, не поднимаются на большую высоту и вообще пока еще для военных целей непригодны, но в будущем их

роль в военном деле должна быть громадна и потому, несомненно, они будут введены в снаряжение армий».

13 января 1908 года

— Я считал этого человека своим другом! — кричал Анри.

Морис вошел в комнату как раз в тот момент, когда в стену летела чернильница.

— Что случилось?

— Полюбуйся! — Анри швырнул ему письмо.

Морис взглянул на подпись — «Габриэль Вуазен».

— «С огорчением вынужден сообщить...» — машинально прочел вслух Морис.

Анри отобрал у него письмо, скомкал и бросил в корзину.

— Я заказал ему еще один аэроплан, и он обещал, но в последний момент продал другому покупателю. На деньги польстился! Никогда ему этого не прощу. Это не спортивно.

Фарманы были англичанами. Их отец, журналист, приехал работать в Париж — и больше уже семья этот город не покидала. С головы до ног парижанин, Анри Фарман, тем не менее, сохранял чисто английское представление о том, что «неспортивное поведение» — это худшее, что только можно сказать о человеке.

— Создадим собственную компанию, — предложил Морис. — Ты кое-что смыслишь и в авиации, и в конструкторском деле. Я тебе помогу. Вот увидишь, мы сможем успешно конкурировать с Вуазеном. Он еще десять раз раскается в своем поступке.

Первый аэроплан компания Farman Aviation Works произвела в 1909 году. А просуществует она до 1937 года, когда заводы Farman вместе с большей частью французской промышленности были национализированы, потом еще раз возродится в 1941 — ненадолго... За эти годы братья Фарманы сконструировали около двухсот типов самолетов.

Осень 1909 года, Париж

— Что будем делать с сумасшедшим русским? — спросил Морис у своего брата.

Анри пожал плечами:

— Учить! Я слишком хорошо понимаю, что с ним произошло: он «отравлен» авиацией. Так что летать он будет в любом случае. Лучше уж я его научу, чтобы он не сразу свернул себе шею.

«Сумасшедший русский» — Павел Кузнецов — до поры до времени жил себе в Пензенской губернии и служил техником-строителем. Учился он в Пензенском техническом железнодорожном училище и технические новинки ценил и уважал.

А потом — на беду — отправился в Москву, где видел выступления французского авиатора Леганье. Работу бросил и рванулся в Париж. Взял с собой все имеющиеся наличные деньги.

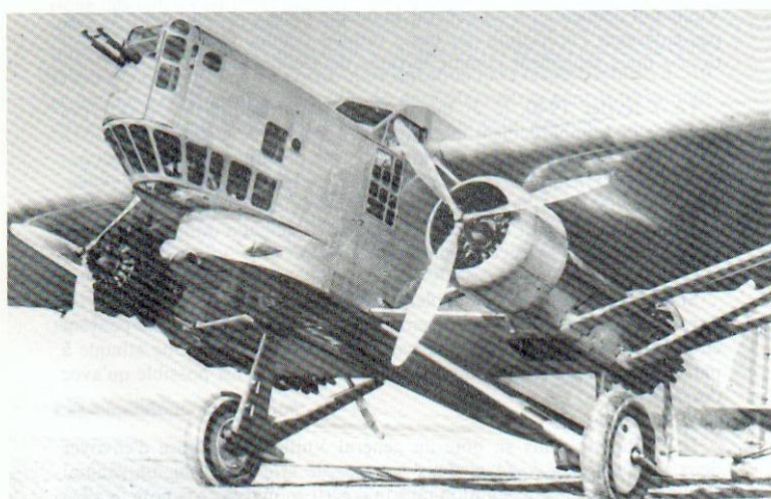
Париж ошеломил богатством выбора. Два вида аэропланов: моноплан Блерио и биплан Фармана. Что выбрать?

Русский выбрал оба.

Для начала он выложил пачку купюр и заказал для себя «Блерио-IX». Затем поступил в авиашколу Фармана и начал летать на бипланах.

Пока учился, падал и снова учился — закончилась постройка заказанного аэроплана. Освоив биплан, Павел Кузнецов перешел в школу Блерио. Поучился и там. Наконец деньги кончились, и, к облегчению французов, Кузнецов вернулся в Россию. С аэропланом.

1910 год.



*Farman 221 prévu pour le bombardement du Caucase.
(Cliché musée de l'Air).*

«Самолет типа Фарман» — так называли в те годы любой ферменный биплан с толкающим винтом и дополнительным рулем высоты на балках перед крылом.

«Фарман-IV» стал одним из самых массовых самолетов довоенного периода. Благодаря простой конструкции и неплохим летным данным, он стал эталоном для множества конструкторов. Его выпускали по лицензии, делали по его «образу и подобию».

«Фарманы» действительно находились «на передовом крае» авиационного спорта.

На этом самолете летчик Луи Полан выиграл приз десять тысяч фунтов за перелет из Лондона в Манчестер в апреле 1910 года. Женский приз за самый дальний беспосадочный перелет в том же году получила бельгийка Элен Дютрийё — за полет протяженностью в 167 километров, общее время в полете два с половиной часа.

Десять «Фарманов» и двадцать «Блерио» участвовали в сентябре 1910 года в маневрах французской армии. Летая с трех организованных «аэронавтических станций», самолеты вели разведку и осуществляли быструю доставку донесений.

Время специализированных машин еще не пришло: на все аэропланы в зависимости от обстоятельств устанавливалось то стрелковое оружие, то кассеты с бомбами, то фотооборудование. Только война разделит поначалу единый класс аэропланов на разведчики, истребители и бомбовозы.

Братья Фарманы долго придерживались аэродинамической схемы с толкающим винтом. Она была признана устаревшей уже к началу Первой мировой. В результате «Фарман» был отстранен от крупных военных заказов.

Однако «Фарман» стал незаменимым учебным самолетом: на нем учились летать почти все пилоты Первой мировой. Именно лицензионные «Фарманы» были (по крайней мере, до 1915 года) наиболее распространенными самолетами российской постройки — свыше полутора тысяч.

Середина 1911 года, Санкт-Петербург

— Докладывайте, господин полковник.

В Мраморном дворце было холодно. В широкие окна смотрела мрачная Нева.

Полковник Ульянин представил доклад о своей командировке во Францию, куда он был направлен как представитель Генерального штаба.

Русский царь поступил с размахом: разослал гонцов по всем краям света, то есть в Германию, Францию и Англию, дабы изучили они добродетели тамошних аэропланов и решили, какой из них «сосватать» для российской армии.

Ульянин сообщил:

— Из всего виденного за границей у меня составилось следующее мнение: лучшими аппаратами в смысле применения к военному делу могут считаться бипланы Фармана, особенно маленькие...

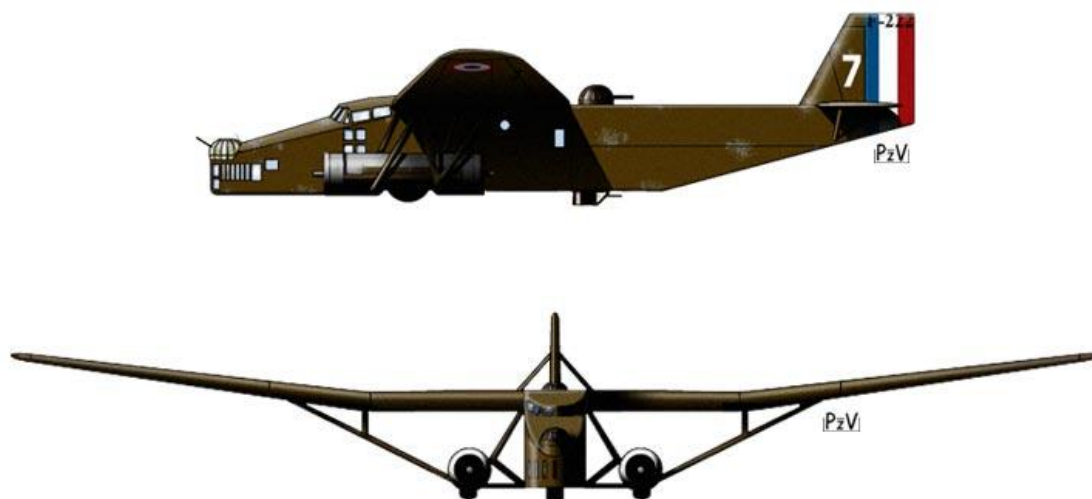
Европу, вооружавшуюся аэропланами, следовало догнать и перегнать. И времени оставалось мало.

К концу одиннадцатого года во Франции было уже двести военных аэропланов. И семь учебных центров для подготовки квалифицированных пилотов.

В России же только приступили к формированию авиационных отрядов. До сих пор к авиации относились как к балагану.

Чего только стоил этот энтузиаст Кузнецов, выступающий «по ярмаркам» автор книг об авиации — «Обучение летанию на аэроплане», «Описание аэроплана Блерио № 11»!.. Взлетал и бился, взлетал и бился. Едва только починил аэроплан — решила полетать его супруга. «Дорогой, позволь же мне...» «Дорогой» позволил. Красавица вдребезги разнесла машину. Удивительно, как вообще жива осталась...

(Кстати, Кузнецовы потом авиацию оставили: Павел вернулся к прежней специальности, а супруга его сделалась актрисой; они жили долго и умерли уже в шестидесятые).



Аппараты по лицензии Farman изготавливали на заводах Щетинина в Петербурге, Русско-Балтийском заводе в Риге и на московском «Дуксе».

Был также утвержден план создания шести авиационных отрядов — в Киеве, Новогеоргиевске, Гродно, селе Спасском, Чите и Карсе. Открывались авиационные школы.

...Большинство русских «Фарманов» были списаны к восемнадцатому году.

18 июля 1958 года, Париж

Умер Анри Фарман.

Он прожил долгую жизнь.

Вся она была связана с Парижем и с самолетами.

Двадцатый век ускорил время, и огромную роль в этом ускорении сыграла авиация.

Сейчас уже невероятным кажется тот день, когда полет в один километр произвел такой фурор...

И вместе с близкими людьми Анри Фармана провожали в последний путь незримые его спутники, его самолеты:

Farman MF.7 — одномоторный двухместный разведчик, 1913—1915

Farman MF.11 — одномоторный разведчик, 1914—1917

Farman F.60 «Голиаф» — двухмоторный тяжёлый бомбардировщик и транспортный самолёт, 1919—1921

Farman F.121 — транспортный самолёт, 1923

Farman F.222 — двухмоторный бомбардировщик, 1935—1938

Самые знаменитые самолеты Анри Фармана.

© А. Мартьянов. 27.07. 2012

11. Антимессер



Декабрь 1938 года, Москва, приемная наркома оборонной промышленности М.М.Кагановича.

Время тянулось медленно. Каганович был занят. Секретарша печатала на машинке с такой скоростью и отчетливостью, что производила впечатление не живого человека, а автомата.

Начальник отдела Главного управления авиационной промышленности Владимир Петрович Горбунов откинулся на спинку стула. Бумаги лежали у него на коленях. Второй ожидающий, подчиненный Горбунова, конструктор Семен Алексеевич Лавочкин, ходил по приемной. Секретарша готова была рывкнуть ему: «Сядьте, товарищ!», когда он и сам опустился на стул.

Третьим ожидающим был Михаил Иванович Гудков. Он курировал авиационные заводы и принес Кагановичу на подпись несколько писем.

Горбунов повернулся к Гудкову:

— Кто там у Михаила Моисеевича, не знаешь?

— Несколько военных. Просил никого не пускать. Долго они там...

— Да уж...

Секретарша отложила в сторону пачку напечатанных листов и яростно треснула по ним дыроколом. Все трое ожидавших даже подпрыгнули от неожиданности. Она с торжеством заправила в машинку новый лист и снова принялась стучать.

Горбунов, не последний человек в главке, знал, о чем постоянно идет речь. И о чем почти наверняка разговаривает Каганович с теми военными.

О недавно закончившейся войне в Испании.

В «безоблачных» небесах впервые встретились в воздушных боях скоростные истребители-монопланы И-16 и Vф.109. Поначалу «мессеры» явно проигрывали нашим, но затем немцы взялись за модернизацию своего самолета, и уже в августе 1938 года господство в воздухе полностью перешло к франкистам.

Из этого следовало извлечь надлежащие уроки. В условиях «вынужденной посадки» нескольких конструкторов, директоров заводов, части штаба ВВС и летчиков, ситуация становилась для советской авиации сложной.

В то же время все, включая Сталина, понимали: необходим новый скоростной истребитель.

В свое время Горбунов раздумывал над ситуацией недолго. Вызвал к себе Лавочкина:

— Слушай-ка, Семен, не надоело тебе переписывать в нашем ГУАПе бумажки? Давай выйдем к наркому с предложением построить истребитель. Обстановка благоприятная. Результатами воздушных боев в Испании «наверху» у нас крайне недовольны. Появились совершенно новые требования к современному истребителю. Выделю я тебе комнатку, прикреплю машинистку — садись да работай...

Лавочкин засел в выделенной ему комнатке. Приходил с утра, швырял на стул свое кожаное пальто, с хрустом разворачивал чертежи. Раздумывал.

Облик будущего самолета определили во многом два фактора: материал, из которого планировали его построить, и мотор фирмы Hispano Suiza, закупленный во Франции. Он позволял установить пушку в развале цилиндров.

Горбунов передал Лавочкину требования военных: максимальная скорость самолета — не менее шестисот километров в час, летчик должен быть защищен броней, вооружение — пушечное, протектированные баки.

Лавочкин сразу сказал:



— Будем делать самолет цельнодеревянный.

Идея только на первый взгляд казалась безумной: в то время деревянные самолеты уже выглядели анахронизмом.

«Крылатого металла» — дюралюминия — не хватало. Зато имелись оригинальные разработки в области других материалов.

Имелась в виду особая пластифицированная древесина. Она имела примерно вдвое большую, чем простая древесина, объемную массу, но зато и значительно большую прочность.

Эскизный проект был закончен Лавочкиным через неделю. Еще неделю доводили до ума и вот — явились на прием к Кагановичу.

Дверь кабинета наконец отворилась, вышли военные. Один обтирал на ходу лоб платком. Секретарша подняла на Горбунова злые глаза.

— Заходите.

— Я с вами, — сказал Гудков. — А то вы там засядете на сто лет со своими чертежами. Мне-то только пару писем...

Вошли втроем.

Михаил Моисеевич сидел под портретом Сталина, интуитивно копируя позу изображенного за его спиной вождя.

— Ну, что там у тебя, Владимир Петрович? — с партийной простотой заговорил он с Горбуновым.

— Пришли рассказать о нашем предложении, — ответил Горбунов, — о новом истребителе.

— Ну-ну, показывай...

Горбунов начал доклад, перешел к захватывающему описанию технологии изготовления дельта-древесины.

— Выходит, фактически мы можем строить самолет из сосны и березы? — Каганович выглядел довольным. Достать качественную древесину было делом почти таким же непростым, как и добыть дюралюминий.

— Фактически — да, — кивнул Горбунов.

Лавочкин молча стоял в стороне. Гудков тихо сложил приготовленные для подписи письма, сунул в карман.

Каганович кивнул:

— Очень интересно, товарищи, очень интересно! Я доложу в правительстве о вашем предложении. — Он поднялся из-за стола, пожал руки всем троим. — Очень интересно, что вы трое будете делать один самолет! Поздравляю, товарищи!

Только после того, как дверь кабинета закрылась у них за спиной, Гудков обратился к Горбунову:

— Вы уж меня не отпихивайте. Мне ведь во как осточертело по кабинетам с бумажками бегать!

— Ладно уж, — сказал Горбунов, посмеиваясь, — третьим будешь.

Весна 1939 года

Для строительства цельнодеревянного истребителя «триумвирату» передали КБ завода номер 301 (бывшей мебельной фабрики). Горбунов устроился в отдельном кабинете, Гудков взял на себя производство и снабжение, Лавочкин засел в общем зале конструкторского бюро.

Тишь, гладь, божья благодать — вырисовывается новый истребитель.

От других истребителей он отличался очень мощным вооружением. В развале цилиндров установили пушку Таубина калибром 23 мм, над двигателем два крупнокалиберных пулемета БС. Можно было еще добавить два пулемета ШКАС.

Февраль 1940 года

В один прекрасный день к директору завода Эскину явились бригадиры:

— Товарищ Эскин, а кто руководит работами?

— В смысле? — не понял Эскин. — Товарищ Горбунов возглавляет проект. У него и кабинет собственный имеется.

— Товарищ Горбунов на заводе появляется крайне нерегулярно, — доложили директору.
— У него проблемы... гм... личного свойства.

— Не понял, — сказал директор. — Здоровье?

— Женщину он встретил, — кашлянул один из рабочих. — Ну и... сами понимаете. Товарищ Гудков постоянно занят на производстве. Поэтому предлагаем главным конструктором назначить товарища Лавочкина. Пусть он подписывает техническую документацию и представляет самолет на комиссию и испытания.

Эскин подумал немного и согласился. Пусть Лавочкин. Он, по крайней мере, человек надежный. Интеллигентный.

— Я доложу мнение нашего коллектива в наркомате, — обещал Эскин.

Наркомат утвердил.

Когда Горбунов узнал об этом, то только рукой махнул — и обещал поддерживать по мере сил.

И Лавочкину выпало представлять на летные испытания «рояль». Назывался он И-301 (по номеру завода).

Весна 1940 года

Первая машина поражала воображение: покрытая лаком и отполированная густо-вишневая поверхность так блестела, что в нее можно было смотреться, как в зеркало.

Слухи о «диве» дошли до товарища Сталина.

— Значит, какие-то три главных конструктора строят цельнодеревянный истребитель из нового материала? — спросил вождь. — Покажите-ка мне эту «дельта-древесину», чтобы не случилось потом какого-нибудь надувательства.

— Ты, Лавочкин, теперь главный — ты и будешь со Сталиным разговаривать, — обрадовали Семена Алексеевича.

Лавочкин сложил в коробку разные детали из дельта-древесины и отправился «на ковер».

— Вот, товарищ Сталин, привез вам показать новый материал. Смотрите сами, — с этими словами Лавочкин разложил на столе несколько деталей, — разработка советских изобретателей. По прочности материал не уступает дюралю и не горит.

Сталин, казалось, не слушал. Лавочкин говорил, следя за вождем глазами, а тот расхаживал по кабинету и о чем-то думал, на демонстрацию даже не глядел.

Затем он приблизился к столу, набил трубку, раскурил ее как следует, взял одну из деталей — с тонкой частью — и сунул в трубку. Начал пыхтеть, как паровоз.

Лавочкин молча смотрел, как вождь выпускает клубы дыма. Спокойный, без тени улыбки в глазах.

Шли минуты. Трубка дымилась. Наконец Сталин вытряхнул пепел, осмотрел деталь.

— Не горит, — сделал вывод вождь. — Хороший материал.

Осень 1940 года

Роскошный зал Большого театра сдержанно сиял позолотой. Поднялся занавес, полилась божественная музыка Чайковского.

Семен Алексеевич Лавочкин смотрел на слаженные движения кордебалета... и думал о своем самолете.

В принципе, все шло хорошо: самолет И-301 был рекомендован в серию. А между тем он не прошел испытания на штопор, пикирование и высший пилотаж. Да и вооружение не доведено до ума.

Недостатков хватало: жара в кабине, плохой обзор из-за некачественного остекления фонаря, перегрев воды и масла при наборе высоты, большие нагрузки на ручке от элеронов и руля высоты, недостаточная продольная устойчивость...



Теперь сложные отношения между Одеттой и принцем отошли куда-то совсем далеко, на задний план.

Взрыв отчаяния, прозвучавший в лебединой теме, вдруг коснулся души Лавочкина. Он вздрогнул — и тотчас ему представились топливные баки. Это была главная проблема. Уже готовый самолет предстояло переделывать.

От военных пришло требование к еще не доведенному до ума истребителю: увеличить дальность полета с шестисот километров до тысячи. Вот это была беда: дополнительное топливо ухудшает летные характеристики самолета. Кроме того, требуется найти место, где разместить топливо.

Смутно вырисовывались перед глазами отдельные детали...

Антракт. Лавочкин вышел в зал, принялся расхаживать по коврам, отражаясь в зеркалах.

— Товарищ, осторожнее! — сделала ему замечание красивая девушка, когда он случайно толкнул ее.

— Простите.

Она присмотрелась:

— С вами все в порядке? Вы бледный.

— Нет, ничего. Я работаю, — объяснил он и только потом понял, насколько неуместным было это объяснение...

Идея складывалась постепенно, и только после того, как она целиком выстроилась в сознании конструктора, он перенес ее на чертеж и представил на обсуждение.

— Да критикуйте же, черт вас подери! — потребовал конструктор, и дискуссия вскипела...

В отъемных частях крыла пришлось оборудовать два кессон-бака. И-301 с тремя топливными баками стал известен как самолет ЛаГГ-1 (по именам: Лавочкин — Горбунов — Гудков).

— Знаете, что я думаю? — сказал наконец Лавочкин, когда крики поутихли. — Вот мы стараемся, чтобы всего было побольше: скорости, дальности, огня. А ведь принцип «всего побольше» — совсем не остроумный. Иногда важнее летать всего каких-нибудь пятнадцать минут, но в эти пятнадцать минут быть полным хозяином воздуха...

Февраль 1942 года

Плотная сетка огненных трасс перечеркнула заснеженные поля, лесные массивы, лед на Волге, мутные зимние облака. Летчик Алексей Николаевич Гринчик на ЛаГГе уходил от вражеского огня. «Мессеры» как будто главенствовали в небе, но Гринчик атаковал при малейшей возможности.

За несколько минут первый «мессершмитт» был сбит, второй поврежден... Однако попадания в ЛаГГ следовали одно за другим. Снаряд разорвался прямо в моторе.

Немцы расстреливали планирующую машину, как учебную мишень. И с каждой атакой Гринчик чувствовал, как умирает его самолет. Крылья и фюзеляж пробиты в нескольких местах. Из перебитых трубопроводов бьют бензин, вода, масло, фонарь кабины сорван... Вместо приборной доски — каша...

Но самое удивительное — ЛаГГ летел! Немцы расстреливали его в упор. Один, не рассчитав, на миг оказался впереди ЛаГГа, и Гринчик длинной очередью выпустил весь боекомплект. «Мессер» взорвался.

Гринчик благополучно приземлился на своем аэродроме...

Сталин вызвал к себе конструктора.

— А скажите, товарищ Лавочкин, как это вы ухитрились создать такую жизнеспособную машину?

Лавочкин ответил, по обыкновению спокойным, тихим голосом:

— Не знаю, Иосиф Виссарионович. Оно как-то само так получилось.

© А. Мартыанов. 26.07. 2012.

12. Леди-ястреб



Брунгильда Шнапс выбралась из «фармана». Посадка была неудачной, машина наполовину развалилась. Брунгильда быстро поправила прическу, потуже затянула пояс. Один сапог снялся с ноги при аварии и потерялся где-то в обломках самолета.

Брунгильда сняла и второй и горделивым жестом отшвырнула его в сторону.

И только после этого осторожно осмотрелась: не видит ли ее кто-нибудь. Она сильно надеялась, что приземление и гибель «фармана» останутся незамеченными.

К сожалению, поблизости оказался никто иной как Вася. И, судя по всему, наблюдал он за действиями фройляйн Брунгильды уже некоторое время.

— Здравствуйте, фройляйн лейтенант, — сказал Вася, улыбаясь.

— Добрый день, — невозмутимо отозвалась Брунгильда Шнапс. — Хороший сегодня денек.

— Несомненно, — отозвался Вася и уставился на ее босые ноги.



— Так и хочется пробежаться, знаете ли, без обуви, — сказала Брунгильда. — Очень освежает.

— Гм, — несколько двусмысленным тоном произнес Вася. — Вообще-то с кем не бывает. Смущаться нечего.

— Вот именно, — заявила Брунгильда.

Вася, против ее ожидания, пошел рядом.

— Мы могли бы зайти в офицерский клуб, посидеть, — предложил он.

— Не могу, — отрывисто бросила она. — Я не по форме.

— А вы всегда по форме?

— Нет. Но нам, женщинам, это особенно непростительно. Вы знаете, что вызвало наибольший скандал в прессе, когда первая бельгийская авиатриса Элен Дютрийе давала свое интервью?

— Это, простите, когда было?

— Все в том же десятом году... — Она задумалась, опустила голову и тут же вызывающе вскинулась: — Ну так вот, когда Элен совершила очередной потрясающий полет, пресса обступила ее и начала задавать вопросы. Ее уже тогда стали называть «Леди-Ястреб» — за дерзкий характер.

— А что, она кому-то надерзила?

— Она бросила вызов судьбе, — объяснила Брунгильда.

— Давайте про скандал, — попросил Вася.

— Предвкушаете, герр... то есть, товарищ лейтенант? Ладно... В общем, Элен взяла да и брякнула, что во время полета на ней не было корсета... Публика — просто в шоке!

Повисла пауза.

— Да, — уронил наконец Вася, — и вправду удивительное было время, ничего не скажешь... Авиатриса — и летает без корсета. Как такое пережить!

— Напрасно смеетесь. Авиатрисы были символом всего, что добивались тогдашние женщины. Свободы, равенства с мужчинами. И все они были красивы.

— И Элен?

— Уж не сомневайтесь!

— А можно нескромный вопрос — сколько ей было лет, когда она вздумала фигурировать без корсета? — прищурился Вася.

— Давайте подсчитаем... Она родилась в 1877-м. Значит — тридцать три. Не девочка уже.

— Молодец! — искренне похвалил Вася. — Поздно начала. Летать, я хочу сказать. То есть — сравнительно поздно. Для тех времен, в смысле.

Брунгильда махнула рукой:

— Ладно, можете не извиняться. Я понимаю, что вы имеете в виду. Да, Элен удивляла. Как и другие авиатрисы, она пришла в авиацию через другие виды спорта. Ее брат Эжен был одним из ведущих велосипедистов Северной Франции. Это он заинтересовал Элен гонками. В самом-самом конце девятнадцатого века она участвовала в велогонках в составе группы «Симпсон Левер Чейн» и даже установила несколько рекордов скорости.

— Скорость, — кивнул Вася. — В этом все дело.

— Именно, — подхватила Брунгильда. — Вы-то это должны понимать! Элен увлекалась и мотоциклетным спортом, и автомобильным. И как-то раз после аварии на соревнованиях в Берлине она полгода вынуждена была лечиться.

— Как я понимаю, тогда многие бились, но потом возвращались в спорт? — заметил Вася.
— Правда, жили недолго.

— Вспоминаете баронессу Ларош? — Брунгильда кивнула. — Да, она погибла рано. А вот Элен Дютрийе, хоть и попадала в аварии, хоть и летала всю жизнь, прожила очень долго. Она умерла в 1961 году.



— Ничего себе! — изумился Вася.

— Я тоже восхищаюсь этой женщиной, — кивнула Брунгильда. — Ее отвагой... и ее долголетием. Кстати, впервые она поднялась в воздух, не взяв ни одного урока пилотирования. Просто из любопытства. Раз — и взлетела на легком «Санто-Дюмоне» типа «Демуазель». Она и потом на таких летала.

— Ну и как? — заинтересовался Вася. — Удачно взлетела?

— Нет, — покачала головой Брунгильда. — Все эти истории о прекрасных уборщицах, которые без единой репетиции заменяют на премьере прима-балерину, — полная чушь. Для того чтобы хорошо летать, как и для того, чтобы хорошо петь, нужно учиться.

Вася схватился за голову:

— Что я слышу? Какая скучная проза жизни! А где же романтика?

— Товарищ лейтенант, позволю себе напомнить вам, что я — тоже офицер, пусть не такой опытный пилот, как вы, но все же... И я не стала бы офицером, если бы не обладала трезвым взглядом на жизнь... Да, я восхищаюсь Элен Дютрийе, но тогда, в декабре восьмого года, она как взлетела, так и шлепнулась, потому что ничего не умела. Поэтому, кстати, и поступила в школу Фармана. Она сдала экзамен 23 августа 1910 года. Стала четвертой. Диплом номер четыре!

— Ого! — выговорил Вася.

— Это вот мы с вами считаем, что «ого», а в Бельгии ее французскую лицензию сочли недействительной. Ну конечно, ведь речь шла о женщине! Кто поверит, что женщина способна быть пилотом? В общем, ей пришлось пересдавать экзамен. Вторую лицензию, уже в Бельгии, она получила 25 ноября того же года. И тут же начала удивлять.

Сорок пять километров без посадки — от Бланкенберга до Брюгге и обратно. Беспрецедентный полет! Публика просто ревет от восторга. Но самое удивительное в этом полете — Дютрийе была с пассажиром. Ее сопровождал ее механик. А вот полеты с пассажирами были тогда вообще в диковину.

— Я так понимаю, перед Первой мировой войной она в основном развлекалась тем, что ставила рекорды?

— Вы напрасно, Вася, так иронически говорите — «развлекалась»... Да, они тогда все ставили рекорды. И Элен была одной из самых выдающихся авиаторов. На соревнованиях во Флоренции, например, она получила кубок из рук итальянского короля. Она принимала участие в соревнованиях в Америке, где выиграла приз за самый продолжительный полет. Она была первой женщиной, сумевшей продержаться в воздухе больше часа. И это, не смейтесь, — достижение. В 1911 году она пролетела 254 километра за три часа.

— Я вовсе не смеюсь, — пробормотал Вася, сраженный этим потоком фактов. — И в мыслях нет, фройляйн! Где бы мы были сейчас, не будь таких, как эта ваша Элен Дютрийе.

— В 1913 году она, между прочим, стала рыцарем французского ордена Почетного Легиона, — добила собеседника Брунгильда.

— А во время войны она что делала? — поинтересовался Вася. — Мне как-то трудно представить себе, чтобы такой человек, как Элен Дютрийе, просто отсиживался где-нибудь в Бельгии или там в Париже.

— Официальных данных нет, — ответила Брунгильда. — Но кое-кто вспоминает, что она оставалась летчиком и в годы Первой мировой. Хотя вообще-то, опять же, официально, женщины во время войны не летали. Но она поднималась в небо и вела наблюдения за противником. Потом водила санитарный автомобиль.



— В общем, не выпускала из рук штурвала, — подытожил Вася. — Не так, так иначе.

— Именно. Она была очень активна, руководила женской секцией Французского аэроклуба и...

— Погодите-ка, — перебил Вася. — Не сочтите мой вопрос бестактным, но... А как у нее было с личной жизнью?

— Все в порядке было у нее с личной жизнью, — отрезала Брунгильда. — В двадцать втором Элен вышла замуж за Пьера Мортье, приняла французское гражданство. Осталась с мужем во Франции.

— В двадцать втором? — призадумался Вася. — Это же сколько ей было лет?..

— Что за манера — вечно подсчитывать, сколько женщине лет! — рассердилась Брунгильда. — Сколько надо, столько и лет! Всем бы иметь такую внешность и такое обаяние, не говоря уже об энергии. Когда началась Вторая мировая, Элен руководила полевым госпиталем. Можете подсчитать, сколько ей было лет в сороковом году. И ничего! Руководила.

— Она же рыцарь, — сказал Вася примирительно.

— Вот именно. — Ноздри Брунгильды раздувались. — Рыцарь без страха и упрека. Леди-ястреб. Она всю жизнь была связана с авиацией, с аэроклубом, помогала женщинам подниматься в небо и учредила премию в двести тысяч франков для женщин, совершивших самый длинный беспосадочный полет.

— Ее, наверное, считают национальным достоянием, — предположил Вася.

— А как вы думали! — сказала Брунгильда. — Уж конечно. Королевский монетный двор Бельгии выпустил в ее честь памятную серебряную монету в пять евро. Элен — национальное достояние Бельгии... Вася! Вы так и будете смотреть, как я хромаю босиком, или все-таки подадите мне руку?..

© А. Мартьянов. 26.07. 2012.

13. Фронтальная авиатриса



Женщина-авиатор кн. Е. М. Шаховская (в центре, в шлеме) с преподавателями женской гимназии на кортисном аэродроме у аэроплана. С.-Петербург. 1912. [Булга]

Капитан Хирата чуть замешкался, отвечая на приветствие Брунгильды Шнапс.

Брунгильда покраснела. Она точно знала, что все сделала правильно. Приветствовала его первым, поскольку он старше по званию. Он мог бы и не улыбаться так ехидно.

Впрочем, рассуждая о японце, она не вполне понимала, ехидно он улыбается или не ехидно. И улыбается ли вообще. Капитан Хирата был человеком замкнутым и нечасто позволял себя понимать. Точнее, совсем не позволял.

Брунгильда, в полном соответствии со своим героическим именем, решила идти напролом.

— Позвольте обратиться, герр гауптманн!

— Да? — Он посмотрел на нее как будто с удивлением.

Она решила расценивать это как согласие. Хотя, по правде говоря, «да?», произнесенное подобным тоном, скорее, напоминало выражение удивления.

— Господин капитан, вас как будто удивляет наличие на аэродроме женщины-пилота! — выпалила Брунгильда.

Капитан Хирата молчал несколько секунд. Видно было, как меняется выражение его глаз. Он как будто решал: отвечать формально или искренне. И тщательно отмеривал в уме уместную дозу вежливости, которой будет сопровождаться ответ.

Наконец решение было принято, и капитан Хирата — очень, очень вежливо — произнес:

— Да, Frau Leutnant, мне непривычно видеть женщину — военного летчика. Это меня смущает. Настоящая японская женщина никогда не позволила бы себе стать военным летчиком. В более традиционном обществе это сочли бы неприличным.

Он слегка поклонился, показывая, что сожалеет о столь резких словах.

Брунгильда сделалась совершенно пунцовой. Она сама чувствовала, как пылают ее уши.

— Я вынуждена напомнить вам, господин капитан, о том, что женщины очень рано начали летать на самолетах, — проговорила она.



— Если я правильно понял ваши предыдущие рассказы, — сказал Хирата, — речь шла о любительницах. Для них авиация была чем-то вроде модного приключения. Спорта. Как это называется? Чем-то вроде игры в гольф. Таким образом они знакомились с мужчинами, выходили замуж... Японские женщины, — прибавил он, — также посещают кружки икэбаны для того, чтобы выйти замуж.

— Майн готт! — воскликнула Брунгильда. — Неужели завидные японские женихи посещают подобные кружки?

— О нет, — японец тонко улыбнулся. — Но в этих кружках занимаются сестры и матери завидных женихов.

— Очень сложно и очень по-японски, — сказала Брунгильда. Она искренне считала, что это комплимент.

Очевидно, Хирата понял и оценил ее старания, потому что сделал ответный шаг:

— Однако, Frau Leutnant, мне показалось, что вы хотели опровергнуть мое, быть может, ошибочное представление о первых летчицах.

— Я... — Брунгильда замялась, но тут же нашлась: — Да, господин капитан. Женщины относились к авиации не только как к икэбане. Были и военные летчицы.

— В Германии? — еще более вежливо спросил Хирата.

— Первой военной летчицей считается русская дама — Евгения Шаховская, — вынуждена была признать Брунгильда. Но она тотчас оживилась: — Это была выдающаяся личность! Авантюристка, красавица, сорви-голова!

— Я плохо знаю русские имена, — заметил капитан Хирата, — однако мне кажется, что «Шаховская» — имя знатного даймё... как это по-русски?

— Это княжеская фамилия, да, — кивнула Брунгильда. — Правда, до сих пор трудно разобраться, кто была на самом деле Евгения Шаховская. Одни говорят, что — дочь купца Михаила Андреева из Петербурга, которая вышла за князя и овдовела. (По другой версии — развелась). Другие — что она никогда не была замужем, и Шаховская — ее первая и настоящая фамилия, а ее отец был, мол, эстляндским губернатором. Есть еще версия, что ее отец — князь Михаил Шаховской, тайный советник и сенатор. Кое-кто считает ее авантюристкой, которая просто назвалась «княгиня Шаховская» — в начале двадцатого века были и такие.

— Но в России, мне кажется, как и в Японии, строго велся учет знатных семейств, — сказал Хирата. — Россия была традиционным обществом.

— Евгения Шаховская была международной авантюристкой, — ответила Брунгильда. — Если можно так выразиться. Она училась летать в Германии. Вообще ее судьба — как и судьба многих выдающихся женщин, — определилась любовью.

Она покосилась на капитана Хирату — не смеется ли он. Но японец с большим уважением слушал о любви. Очевидно, в японской культуре это считается почтенным сюжетом.

Брунгильда приободрилась:

— Она влюбилась в кумира «всей прогрессивной Европы» — известного летчика и инструктора Всеволода Абрамовича. Он прославился несколькими мировыми рекордами, совершил, между прочем, перелет из Берлина до Петербурга. Его называли лучшим пилотом-инструктором. В общем, он был действительно выдающийся!

— Да, такой мужчина производит сильное впечатление на женское сердце, — признал капитан Хирата.



Брунгильда вдохновенно продолжала:

— Шаховскую завораживали полеты. Абрамович ее просто сразил! Поэтому она и отправилась в Иоганнесталь, в Германию, и уже 16 августа 1911 года получила диплом.

— А Абрамович — он тоже находился в Иоганнестале? — спросил Хирата.

— Разумеется. Ради него, я думаю, она там и осталась. Они летали вместе, и вот однажды поднялись в небо на двухместном аэроплане. Считается, что вела самолет Шаховская, а Абрамович был пассажиром. Они упали с высоты в шестьдесят метров, и Абрамович погиб. Это случилось в апреле 1913 года.

— А она? — спросил Хирата.

Брунгильда с удивлением заметила, что у капитана блеснули слезы.

— Японцы сентиментальны, — объяснил капитан Хирата. — Такие истории у нас показывают в театре, их записывают писатели. Мы читаем их для того, чтобы испытывать сильные чувства. Я благодарен вам за рассказ.

— Мой рассказ только начался, — заявила Брунгильда. — Мы ведь не дошли до самого интересного: как Шаховская стала военным летчиком!

— О, — вежливо сказал капитан Хирата. — Прошу меня извинить. Я был нетерпелив.

— После катастрофы Шаховская объявила, что летать больше не будет. Но, конечно, не удержалась. Она отправилась в Петербург, там бывала в доме Распутина, вообще увлекалась всем модным, включая, надо полагать, и кокаин... Ее очень угнетало то

обстоятельство, что Абрамович погиб по ее вине, а она сама даже не пострадала. К счастью для нее, началась война.

Капитан Хирата одобрительно кивнул.

— Война помогает самураю ощутить в себе истинный дух.

— Разумеется, женщине трудно было попасть в действующую армию, если только не с госпиталем, — продолжала Брунгильда. — Но здесь следует отметить одно обстоятельство. Россия была более передовой страной — в том, что касается женской эмансипации. Да, да, она считается отсталой страной, и это как будто бы «общее место», но если сравнивать с той же Францией... Французским авиатрисам наотрез было отказано во фронтовой службе. А Шаховская отправилась на поле боя. Она получила чин прапорщика и была зачислена в авиаотряд. Занималась корректировкой огня батарей и разведкой.

— Прекрасное дело, — одобрил Хирата.

— Про нее, конечно же, распускали слухи, что она занята не столько выполнением боевых задач, сколько романами с офицерами. Ну и конечно же шпиономания. В русской армии во всех, кто хоть как-то был связан с Германией, видели германских шпионов. Даже императрицу в этом обвиняли. А Шаховская несколько лет жила в Германии, училась там! Ее арестовали уже через месяц и приговорили к расстрелу.



— Это позорная смерть, особенно если обвинение несправедливое, — нахмурился Хирата.

— Вы забываете, господин капитан, о том, что Шаховская была близка с Григорием Распутиным, а через него — с царской семьей. Николай II помиловал ее, и она была заключена в крепость.

— Но в России произошла революция, которая все поставила — как это говорят? — с ног на голову, — заметил Хирата.

— Именно. Шаховская была освобождена большевиками как узница царского режима. Одно время она работала в Гатчинском дворце, который превратили в музей. Вроде бы

там произошла кража. Сейчас трудно во всем разобраться, ведь прошло столько лет, а участники тщательно замели следы... Известно, что какие-то ценности из этого дворца продавали за рубеж, но вот кто это делал и по чьему указанию? Это было очень темное время.

— Шаховская больше не летала? — спросил Хирата. — И не влюблялась?

— Насчет любви ничего сказать не могу, а вот полеты для Шаховской точно закончились. Она поступила на службу в ЧК, сначала в Петрограде. Потом ее переправили в Киев. И вот в Киеве она была застрелена — в двадцатом году. Ей был тридцать один год.

— Расстреляна? — переспросил Хирата.

— Нет, именно застрелена, — пояснила Брунгильда. — В перестрелке. Одни говорят, что Шаховская была пьяна, другие — что она находилась под действием наркотиков. Кокаин был тогда модным увлечением, так что вполне может быть... История неясная — как и все в жизни и смерти Шаховской. Мне кажется, — прибавила Брунгильда с какой-то несвойственной ей застенчивостью, — что единственным ярким, светлым пятном в жизни Шаховской была ее служба в качестве военного летчика. Те несколько дней, когда она летала над линией фронта и помогала батареям корректировать огонь. Она такая красивая в военной форме!

Капитан Хирата долго молчал, обдумывая услышанное.

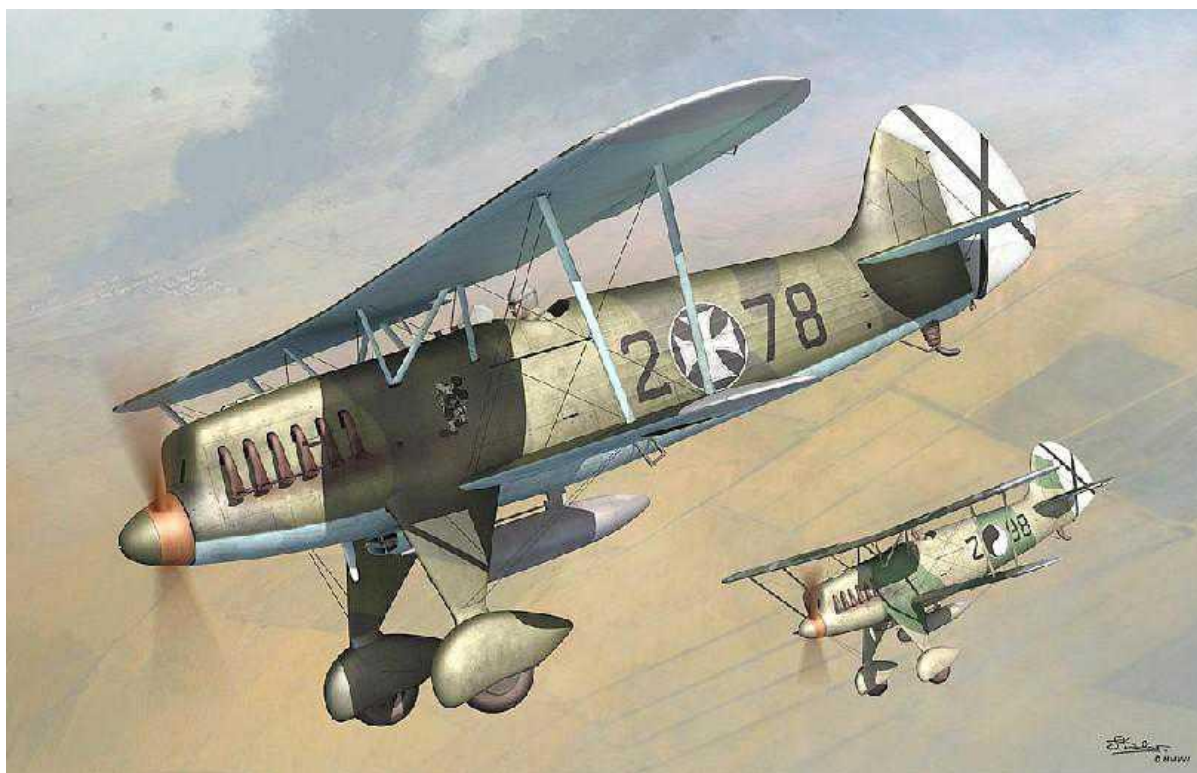
Наконец он произнес:

— Военная форма, как и кимоно, очень идет по-настоящему красивым людям.

Он поклонился Брунгильде и ушел. Она долго смотрела ему вслед, раздумывая: что, собственно, он хотел сказать последней фразой? Может быть, он признал правоту Брунгильды? Хорошо бы так!

© А. Мартьянов. 09.08. 2012.

14. Элегантный испанский неудачник



20 апреля 1935 года, Берлин

Гитлер чувствовал себя растроганным. Какой удивительный подарок преподнес ему друг, партайгеноссе Геринг! В парадном строю над фюрером, стоявшим на трибуне в окружении ликующей толпы, пронеслась эскадрилья «Хорст Вессель», сформированная всего несколько дней назад. Какие незабываемые воспоминания навеяло это имя! И какое прекрасное будущее Германии сулят эти самолеты!

Для полного оснащения эскадрильи серийных машин не хватило, поэтому для парада были использованы все самолеты, какие нашлись. И в том числе были представлены He.51 — в своем роде новинка.

«В своем роде» — потому что профессор Хейнкель давно уже работал над подобным самолетом — одноместным бипланом. Еще в тридцатом был создан первый — HD-37. Он экспортировался в Советский Союз и даже выпускался там по лицензии. Хейнкель работал медленно, последовательно, упорно, совершенствуя свое детище.

Дело сдвинулось, а детище обрело новые — элегантные и чистые очертания, — когда к Хейнкелю поступили на работу братья Гюнтер, эстет Вальтер и гениальный математик Зигфрид. Да, именно элегантность. И прочность. Визитная карточка самолетов Хейнкеля.

Все самолеты, разумеется, получили гражданскую регистрацию. В том числе и самый новый из них — He.51. Германия не имела права наращивать военную мощь своей авиации.

Испытания проходили в Деберице, на аэродроме, который принадлежал воздушно-спортивному союзу. Фюреру не сообщали, что пилоты были недовольны новым самолетом. He.51 не прощал ошибок, летал быстрее привычного, но слушался хуже.

Летчик-испытатель Ганс Лютов наслышан был о капризном нраве He.51. Храбрец, как и подобает германцу и летчику, он принял новую машину как вызов.

И He.51 оправдал все слухи, ходившие о самолете Хейнкеля. С легкостью входил в крен, развивал слишком высокую скорость при пикировании.

И наконец, заходя на посадку, ас не удержал биплан и уронил его — с высоты в десять метров. Самолет совершил серию изумительных по нелепости козлиных прыжков, снес шасси и перевернулся в канаве.

Лютов повис вниз головой. Он остался жив — благодаря прочной конструкции фюзеляжа, — но пребывал в дикой ярости.

— На этом невозможно летать! — кричал он, едва выбравшись из самолета.



Министерство авиации решило провести собственное расследование. Лютов был в своем гневе на He.51 отнюдь не одинок: аварий случалось много.

— В авариях виноваты ошибки пилотирования! — таков был вывод комиссии.

И He.51 запустили в серийное производство.

Война становилась фатальной неизбежностью, и Германии требовались самолеты.

...И вот исторический день 10 марта 1935 года: фюрер официально признал существование Люфтваффе. И сразу несколько авиационных групп заявили о себе: Первая — «Рихтгофен», Вторая и, наконец, третья — «Хорст Вессель». Все они получили He.51.

17 июля 1936 года

— Мой фюрер! — Адъютант стоял навтыжку, поедая Гитлера глазами. — В Испании мятеж!

Гитлер медленно осознавал случившееся. После победы левых он фактически перестал считать Испанию своим возможным союзником в грядущей великой битве. И вдруг — подарок судьбы.

Он никогда не сомневался в своей звезде.

Июль 1936 года

Полковник Болина протянул Гитлеру письмо. Письмо взял, однако, не сам фюрер, а адъютант. Распечатал конверт, вручил шефу.

Гитлер держал письмо, но не читал. Рассматривал посланца «каудильо».

Породистый и надменный, как положено испанцу. Уставший, как положено военному, в чьих руках будущее целой страны.

— У нас имеется численный перевес над республиканцами, — сказал полковник. — Но большая часть наших вооруженных сил размещена сейчас в Марокко. Воспользоваться военно-морским флотом мы не можем — он в руках наших врагов. Остается воздух. Нам необходима помощь для того, чтобы перебросить марокканские колониальные войска через Гибралтарский пролив. Генерал Франко...

— Генерал Франко намерен «одолжить» у нас авиацию, — заключил Гитлер.

— Подобная же просьба направлена и итальянскому премьеру Муссолини, — добавил полковник Болина.

— Просьба будет удовлетворена немедленно, — Гитлер не раздумывал ни секунды. Ему нужна была Испания, и он ее получит.

Два десятка самолетов из Германии числились теперь в составе «Компании Испано-Марокко д'Транспорте». Гражданские самолеты, разумеется. Никаких военных поставок в страну, где идет война. Пилоты? Какие пилоты? Исключительно гражданские лица. Туристы, по преимуществу туристы. Но есть и ученые — археологи. В Германии очень интересуются древностями, редкостями... корнями цивилизации.

31 июля из Гамбурга вышел транспорт «Усарамо» с очередной группой туристов с генералом Шееле во главе. Среди туристического снаряжения числились двадцать зенитных орудий и шесть истребителей He.51...

15 августа 1936 года, Кадис

Капитан Хоакин Гарсия Морато, прославленный испанский летчик, проводил смотр своей эскадрилье. Она носила его имя — «Эскадрилья Морато». Под руководством германских союзников испанские летчики изучали немецкие истребители. На «хейнкелях» им предстояло одерживать победы для каудильо.

Морато поморщился: до него донесся крик. Очередная свара. Когда это прекратится? Очевидно, никогда. Германский и романский темпераменты схлестнулись.

— Если вы будете и дальше так дергать самолет, — зло и резко говорил немецкий инструктор, — нам придется выковыривать ваши останки из обломков. Что нежелательно, потому что самолетов у нас мало.

— Вы разговариваете с благородным идальго! — заносчиво отвечал испанский летчик. — Кем был ваш отец? Слесарем? Мои предки помогали Кортесу завоевывать Америку!

— Ваши предки останутся без потомков, если вы и дальше будете сажать самолет подобным образом, — мрачно отвечал немецкий инструктор.

— Я летал, когда вы еще не...

— Вы летали на крылатых гробах, а это — современный истребитель! — перебил разъяренный немец. — Извольте слушать, когда вам говорят!

Испанец разразился отборными ругательствами, достойными, очевидно, самого Кортеса, а в ответ тихо, но отчетливо щелкнул курок.

— Хватит, господа! — вмешался Морато. — Наша задача — как можно скорее освоить эти самолеты и нанести предателям сокрушительный удар!

Спорщики подчинились, но Морато слышал, как немец проворчал что-то насчет «несносных грандов».

Конец октября 1936 года

Шла битва за Мадрид.

— Мы не будем бомбить и обстреливать столицу, — заверил Франко. — Помилуй нас Мадонна! Там живут ни в чем не повинные люди, которых я не хочу подвергать опасности.

Газета «Пти паризьен» честно напечатала эти слова.

Знаменитый «Легион Кондор», который к тому времени был уже окончательно сформирован, схватился в небе над Мадридом с... русскими туристами.

Они прибыли в середине октября на сухогрузе «Большевик». Боеприпасы, стрелковое оружие, артиллерия, медикаменты, а заодно тридцать один истребитель И-15 — «чато», «курносые». Через несколько дней другой транспорт доставил еще тридцать один «чато». Двадцать пятого в Аликанте пришел пароход «Комсомол» с полусотней И-16 «моска».

«Туристы» быстро назвали испанскими именами, уселись на свои самолеты и поднялись в воздух.

— Откуда? Откуда? — ломали голову в штабе генерала Франко.

Франко требовал немедленного отчета, и ему доложили:

— Республиканцы получили, по непроверенным данным, поставки из Соединенных Штатов. — Таково мнение ведущих аналитиков. Агентурные данные также подтверждают

это предположение. Нам известно о большом количестве «добровольцев» из Америки, которые прибыли в Испанию с целью сражаться против нас.

— И, таким образом, из чего состоит пополнение наших врагов? — потребовал Франко.

— Мы считаем, что это «Мартин-бомберы», «Кертиссы» и «Боинги».

«Мартин-бомберы» очень скоро оказались скоростными бомбаршировщиками СБ, «Кертиссы» — И-15, а «Боинги» — И-16...

«Обман» раскрылся в начале ноября, когда несколько «чатос» нанесли визит на аэродром Авилла и уничтожили один Ju.52 и два He.51...

Пятница тринадцатое, ноябрь 1936 года, Мадрид



С аэродрома Авилла, прикрываемые девяткой He.51, взлетели пять Ju.52 и три He.46. Они вышли к городу, чтобы нанести удар по позициям республиканцев в районе банка.

Внезапно немецкие самолеты были атакованы шестеркой «чатос». Обер-лейтенант Крафт Эберхардт заметил противника и приготовился к бою...

...Комэск Сергей Тархов, «Антонио», поднял девятку истребителей по тревоге. Второй отряд во главе с Владимиром Бочаровым — «Хосе Галарса» — ввязался в бой с «хейнкелями» и «фиатами», стремясь отсечь их от бомбардировщиков.

Небо было затянуто облаками, и в каждом облачном разрыве летчиков ждала нешуточная опасность.

Бочаров подбил один из истребителей — и дал команду уйти с набором высоты в образовавшееся в облаках «окно». На встречных курсах на него бросились «фиаты». Бочаров резко бросил машину в крутое пикирование с левым разворотом и ушел под облака. И исчез.

...Спустя несколько дней его изуродованное тело немцы сбросят на позиции республиканцев на парашюте...

Бомбардировщики франкистов начали беспорядочно сбрасывать бомбы на Мадрид и поворачивать назад. Вокруг кипел бой: схватились истребители. Эберхардт, числивший за собой четыре победы, впоследствии был найден мертвым среди обломков самолета.

Сергей Тархов вступил в бой с шестью He.51. Они набросились на него со всех сторон, пулеметной очередью перебили управление, и самолет заштопорил. Тархов попытался вывести машину из штопора, но не вышло. Пришлось прыгать.

Ветром «Антонио» понесло на сторону франкистов, и он затянул прыжок — раскрыл парашют в четырехстах метрах от земли. Странно было ему смотреть, как приближается улица. Приближается — а он даже не знает, в чьих руках она сейчас находится, кто здесь заправляет, свои или враги!

С земли начали стрелять, и тут у Тархова «загорелось в животе» — попали!..

Он умер от ран в госпитале через несколько дней.

...Герман Геринг места себе не находил. Ему докладывали о потерях.

— Мои мальчики! — волновался он. — Как же туго им приходится под Мадридом!

«Мальчикам» были отправлены еще и еще He.51 — фирма «Физлер» получила заказ на двести самолетов. Шестьдесят из них были доставлены в Севилью, а с ними прибыли «туристы» и «горные инженеры» из Германии. С ними прибыла «сельскохозяйственная техника».

— Друзья! Товарищи! — обратился к вновь прибывшим майор Байер. — Вы должны знать, что наш противник — не дитя. Германскому летчику ничего не стоит одолеть летающие гробы устаревшей конструкции, но что касается И-15 — здесь следует соблюдать осторожность.

Осторожность следовало соблюдать и майору Байеру, который вскоре, с сердечным приступом, был отправлен в Берлин.

Однако испытания трофейных «чатов» и «москитов» показали неутешительные результаты. He.51 уступал «чато» по всем статьям, за исключением характеристик пикирования. И-16 имел подавляющее превосходство в скорости, и He.51 оставалось уповать только на маневренность.

Война продолжалась...

He.51 «остался в Испании». Для грядущей великой битвы он оказался непригоден.

© А. Мартьянов. 09.08. 2012.

15 В небе над Астурией



7 мая 1937 года, Картахена

— Утром — Картахена! — разнеслось по транспортному судну «Большевик».

Добровольцы из Советского Союза, направлявшиеся в Испанию, оживились.

— Скоро, уже скоро!

А ведь еще несколько лет назад, вспомнилось вдруг Ивану Евсееву, был в штабе авиачасти такой разговор. Молодые летчики смотрели на ветеранов, вздыхали: «Не удалось повоевать за народное дело — поздно родились!» И тогда начальник штаба товарищ Лаворик сказал тихо и как-то особенно строго:

— Напрасно вы переживаете, друзья мои. Выпадет и на вашу долю испытаний...

Это было в тридцать третьем, таком далеком... Сейчас Евсееву двадцать семь. Уже есть опыт. И, главное, — силы, желание драться.

— Ты чего так рано ложишься спать? — спросил его сосед по каюте, добрый друг Петя Бутрым.

— Не хочу проспять Испанию! — ответил Иван.

«Будильник» не понадобился: на рассвете всех разбудили разрывы бомб и артиллерийская канонада. Свет в каюте не включился, одевались в темноте.

По серому предрассветному небу шарили лучи прожекторов. Непрестанно били зенитки. Их вспышки вырывали из тьмы очертания порталых кранов, силуэты кораблей. Выше

громоздились горы, над которыми, лавируя среди лучей прожекторов, выходил на боевой курс бомбардировщик.

— Фашист!

Бомбы сыпались совсем близко, но ни одна, по счастью, не попала в «Большевик».

— Вот что, — обратился капитан корабля к военным летчикам, выпавшим на палубу, — высаживайтесь прямо сейчас. В порт заходить не будем. Не хочу рисковать.

Когда Евсеев садился в шлюпку, уже рассвело. Фашистский бомбардировщик давно улетел, но между лопаток постоянно и неприятно проходил холодок: враг обязательно вернется. Нужно успеть добраться до берега, пока этого не случилось.

И вот снова донесся характерный звук: приближались самолеты.

— Слышишь? — спросил Петя Бутрым.

Иван чуть наклонил голову:

— Звук другой. Родной как будто...

Из-за туч вынырнуло звено истребителей.

Участники боя 4 ноября 1936 г. В верхнем ряду слева направо: Николай Шмельков, Казимир Ковалевский, Павел Рычагов и Павел Ковтун. В нижнем ряду: Николай Мирошниченко, Павел Агафонов, Евгений Ерлыкин и Горгий Захаров.



— Да это же И-16! — закричали кругом. — Здорово, братцы!

— По машинам, по машинам! — раздалась команда.

И-16 оставались в воздухе, пока добровольцы рассаживались по грузовикам. Предстояло ехать в Альбасете, где находился штаб ВВС Испанской республики.

— Мда, — выговорил наконец Евсевьев. — Не похожа эта Испания на ту, которую я себе представлял.

— А что ты себе представлял? — Петя непрерывно кашлял. С машин были сняты выхлопные трубы, от попадавших в кузов газов почти невозможно было дышать.

— Я думал, Испания — край апельсинов и буйной зелени, — признался Иван, — а здесь сплошные голые скалы да пересохшая земля. Как мы привыкнем к такому климату? Зажаримся, как караси на сковородке!

— Главное, ребята, мы здесь для того, чтобы фашистов поджарить, — подал голос Сергей Кузнецов. — А русский человек к любому климату привыкает.

В штабе ВВС их ждали. Вызвали всех сразу, кратко обрисовали задачу.

— Базируетесь на аэродроме Лос-Алькасарес. Там примете и облетаете только что собранные И-16. Отработаете групповую слетанность, проведете учебные воздушные бои. Одновременно с этим вам предстоит прикрывать Валенсию от возможных налетов фашистской авиации. Командир группы, — начальник штаба взглянул в бумаги и затем поднял глаза на Ивана: — Евсевьев. Свободны.

...В Альбасете был бассейн, и сразу же после получения задания летчики полезли в воду, остужаться.

— Ну, так еще жить можно! — сказал Сергей Кузнецов, приглаживая мокрые волосы.

18 июня 1937 года, аэродром Алькала-де-Энарес в тридцати километрах от Мадрида

Был вечер. Жара спала. Обычное боевое дежурство на подступах к Мадриду на сегодня позади.

— Евсевьев, к командующему!

Иван отправился в штаб.

Советник командующего ВВС Птухин встретил летчика, сидя за столом. Политкомиссар Агальцов при виде Евсевьева встал, протянул ему руку.

— Мы вызвали вас, товарищ Евсевьев, — заговорил Птухин, — чтобы спросить: согласны вы выполнить очень ответственную и опасную задачу?

Евсевьев, не понимая, переводил взгляд с Птухина на Агальцова.

— Товарищ Мартин, — Иван назвал испанское имя Агальцова, — я прибыл в Испанию воевать против фашизма. Другого ответа у меня быть не может.

— Хорошо, — кивнул Агальцов. — Об этом разговоре, пожалуйста, не разглашайте. В ближайшее время вам сообщат о задаче.

Евсевьев вышел, недоумевая.

...Пройдет сорок лет, прежде чем Герой Советского Союза Иван Евсеев узнает: в те дни Северный фронт находился в крайне тяжелом положении. Республиканские войска практически не могли уже сопротивляться. Встал вопрос об эвакуации морем. Чтобы прикрыть эту эвакуацию с воздуха, было принято решение срочно сформировать из советских добровольцев истребительную эскадрилью И-16 и перебросить на Северный фронт.

— У фашистов там было собрано столько воздушных и наземных войск, что у вас практически не оставалось шансов уцелеть, — объяснил товарищ Мартин. — Могли погибнуть все, до последнего человека.

— Мы же поехали добровольцами, — напомнил Евсеев.

— Бывают ситуации, когда и среди добровольцев приходится отбирать добровольцев, — ответил Агальцов.

21 июня 1937 года, аэродром Альберисия

Утром эскадрилья берет курс на север. Внизу — полыхающая огнем линия фронта. Стреляют зенитки. Самолеты летят сквозь взрывы, сквозь огонь...

Внизу — аэродром Альберисия.

— Что за?.. — слышится голос в наушниках.

Это высказался Антонио, итальянский коммунист, стрелок на корабле ведущего — Сенаторова.

Выразительная реплика Антонио ясна без перевода: над аэродромом стояло большое облако пыли. Сквозь марево видно было, что все летное поле изрыто воронками.

«Вот так сюрприз! — подумал Евсеев. — Аэродром-то только что бомбили. Вон, даже пыль еще не осела... Хотя и засекречен был перелет — не даром товарищ Мартин предупреждал, чтобы помалкивали, — а «пятая колонна» в Мадриде не дремлет...»



«Досадно» — это, в общем, совершенно не то слово в сложившейся ситуации. Горючее на исходе, а сажать самолеты негде.

Впереди вдруг появился самолет. Евсевьев прищурился: пыль мешала рассмотреть как следует. «Хейнкель»? Или... Нет, это наш — И-15! Самолет покачал крыльями. Где-то поблизости есть запасной аэродром!

Точно, в пятнадцати километрах от Альберисии нашлась очень маленькая полевая площадка. Там, один за другим, приземлились самолеты звена Евсевьева. Остальные садились в Альберисии, на узкой полоске, чудом не разрытой воронками...

И-15 пилотировал испанский летчик. Он весело приветствовал советских гостей, показал им новый «дом», названный аэродромом Экис.

Евсевьев осматривался, обдумывал положение. Экис — маленькая полоска луга, в длину метров шестьсот, да еще уходит вниз, хоть и полого. Для взлета и посадки удобно, но с одного конца полосы другого не видать, а вот это уже опасно. Взлетая, особенно по тревоге, можешь наскочить на стоящую внизу машину, которую не видишь!

Да, ситуация. Зато есть, где маскировать самолеты, — к летному полю примыкают две небольшие рощицы.

Скоро на Экис прибыл командир эскадрильи Валентин Ухов.

— Ну что, как вы здесь устроились? Удобно? Резиденция у тебя, Евсевьев, как у графа! — засмеялся он. А потом посерьезнел: — Похоже, придется тебе принимать жильцов, Иван. Того и гляди в Альберисию опять гости нагрянут, а у тебя местечко укромное.

— Согласен, — сказал Евсевьев. — Здесь нас по крайней мере не найдут. Только вот взлетать и садиться придется только по одиночке.

— В тесноте да не в обиде, — сказал Ухов. — Решено. Перебазируемся к вам.

Аэродром Экис и стал основной базой на время боевых действий на Северном фронте.

В июне 1937 года вся авиация республиканских войск Северного фронта состояла из одной эскадрильи И-15 «чато» да нескольких машин старых марок — английские «бристоль», французские «потез» и «ньюпор».

— Летающие гробы, — вздыхал Ухов. — Пятиногие телята.

Что правда, то правда. Использовали их лишь для бомбардировок позиций противника непосредственно за линией фронта и только при низкой облачности. Как только развиднялось, они становились легкой добычей.

— Тревога!

Не успели летчики расположиться на своем новом маленьком аэродроме, как сообщили о приближении к линии фронта противника.

Эскадрилья поднялась в воздух.

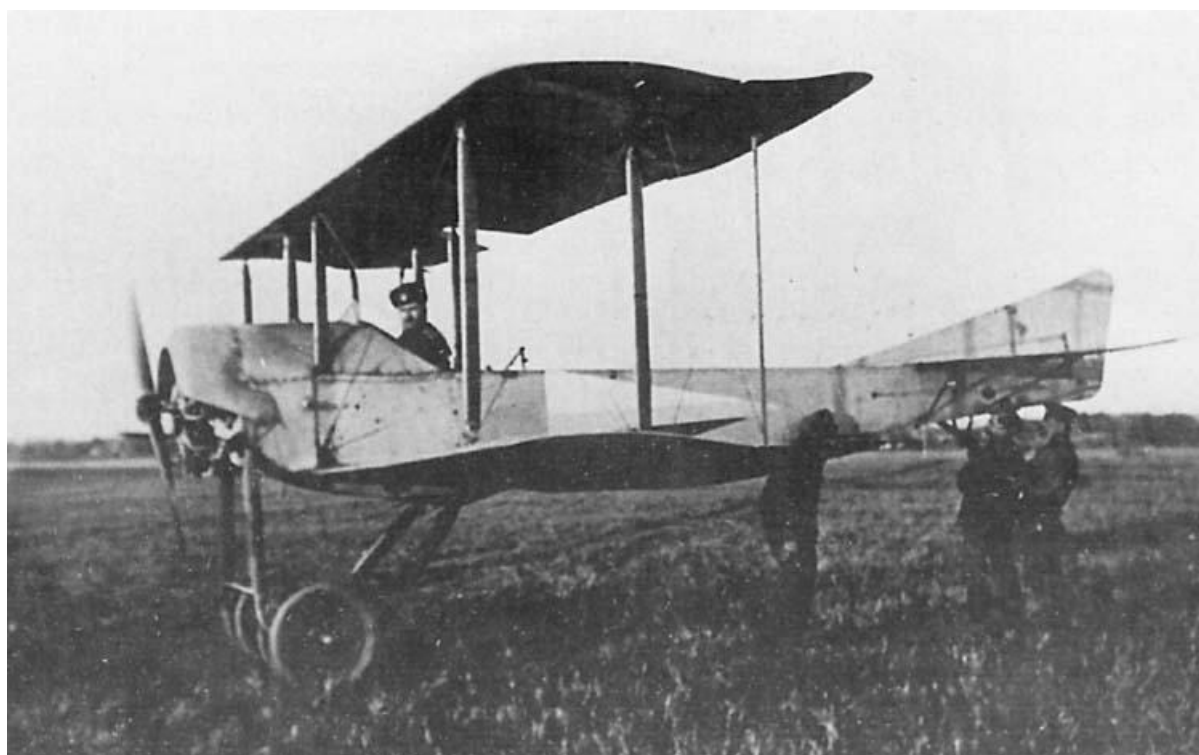
На высоте около трех километров Евсевьев увидел, чуть ниже, на встречном курсе девять «фиатов». Имея хорошее преимущество в высоте, И-16 атаковали. Один «фиат» перевернулся и упал. Резко пошел к земле второй... Остальные теряют высоту и уходят в глубь своей территории.

— Не преследовать! — приказывает командир звена Евсевьев. — Наша основная задача — прикрывать наземные войска.

Боевая работа на Северном фронте началась.

© А. Мартьянов. 15.08. 2012

16. Сикорский-маленький



1900 год, Российская империя, Киев

Мальчик спал.

Сон его был странен, пожалуй, даже тревожен.

Во сне он шел по узкому коридору, мимо отделанных орехом дверей — как на пароходе. Сверху падал мягкий голубой свет электрических светильников.

Пол под ногами слегка вибрировал, и это тоже напоминало о пароходе. Но мальчик знал, что это не пароход — это огромный летающий корабль.

— Невозможно, — сказали одиннадцатилетнему Игорю Сикорскому взрослые, когда он рассказал им свой сон. — Человек не создавал еще удачного летающего аппарата, да к тому же настолько большого.

...Сон сбылся — с пугающей достоверностью, вплоть до деталей, вплоть до светильников и ковра под ногами, — спустя тридцать лет.

Игорь Сикорский долго, упорно и успешно работал ради того, чтобы пригрезившееся стало реальностью.

Начало сентября 1911 года, Киев

Командующий войсками округа генерал-адъютант Иванов пожал руку молодому летчику.

— Поздравляю вас, Игорь Иванович. Государь обратил внимание на ваше выступление во время больших маневров. Особенно ему понравилось, что вы убедительно продемонстрировали превосходство своего самолета над моделями иностранных марок. Кое-кто уже начал называть вас «русским Фарманом», но мы надеемся, что вы превзойдете даже этого знаменитого француза.

Игорю Ивановичу было двадцать два года.

Для него самолеты не стали ни видом спорта, ни модным увлечением. Он видел в них вестников научно-технического прогресса.

Но сначала требовалось сделаться пилотом, и Сикорский сдал экзамен. Он летал не на «фармане», как большинство, а на аэроплане собственной конструкции — «Сикорском-5». И практически сразу же установил на нем первый рекорд продолжительности полета на русском аэроплане.

Вот тогда-то и последовало приглашение от генерала принять участие в маневрах в Высочайшем присутствии. После нового успеха Сикорский представил свою «пятерку» как экспонат на Воздухоплавательной выставке в Харькове.

Февраль 1912 года, Петербург

Лейтенант Императорского Российского Военно-Морского флота Георгий Лавров удобно вытянул ноги, устроившись в «покойном» кресле. Сикорский поглядывал на друга детства, чуть улыбаясь.

— Ты знаешь мою мысль, — говорил Сикорский. — Сейчас все летают на маленьких самолетах с одним мотором. Обычно и пилот один. Если мотор заглохнет, некому исправить неполадку. Следствие — самолет просто падает. А я думаю о больших самолетах — с несколькими моторами, с большим экипажем. Чтобы люди могли страховать и поддерживать друг друга.

— И люди, и моторы, — подхватил Лавров. — Ты же знаешь — я с тобой, что бы ты ни задумал.

Сикорский задумал новый самолет «Сикорский-6» — с более мощным двигателем и трехместной кабиной.

— А ты все прежний, не угомонишься, — заметил Лавров с удовольствием.

— Не угомонюсь.

Друзья, киевские студенты, не вылезали из мастерской Сикорского на Куреневском аэродроме. Внешне эта мастерская напоминала обычный сарай. Но там происходили интересные вещи. Там создавались самолеты. Товарищи Сикорского заказывали ему аэропланы — и получали их. Всегда разные.

Сикорскому нравилось быть не только конструктором, но еще и испытателем, и учителем. Каждый новый самолет означал следующий шаг в освоении воздушного пространства.

И вот теперь — Петербург...

— Сейчас Акционерное Общество Русско-Балтийского вагонного завода переводит авиационный отдел из Риги в Петербург, — продолжал Сикорский. — Мне предложили, собственно, организовать этот отдел — здесь, в столице.

— Будешь заниматься своими тяжелыми самолетами?

— И не только. Я раздумываю также над гидроаэропланами. Мне уже передавали, что морское ведомство сильно угнетено необходимостью зависеть от капризов иностранной промышленности. Нужны русские гидроаэропланы!

— Как ты все успеешь? — поразился Лавров.

— Я ведь только что рассказал тебе основную концепцию, — ответил Сикорский. — Материальная база у меня серьезная. И я, как и большой самолет, не собираюсь работать один.



Ты пойми, — продолжал Сикорский, постепенно утрачивая спокойный вид и чуть разгорячась, что было для него нехарактерно, — ведь для России с ее немыслимыми расстояниями аэропланы особенно важны! Воздушная дорога всегда свободна, ее не нужно ремонтировать. Свой путь аэроплан совершает в два, три раза быстрее, чем поезд. Значит, спешные грузы будут доставлены куда скорее! Да и пассажиры в случае спешных дел, например, государственных, вовремя попадут на место. А теперь представь себе, какие огромные залежи полезных ископаемых не исследуются и не разрабатываются просто потому, что люди не хотят ехать в отдаленную экспедицию, подолгу не иметь связи с врачами, с почтой. Все это преодолее аэроплан!

— Когда я смотрю на тебя и слушаю твои рассуждения, — отозвался Лавров, — мне вспоминаются мечты Леонардо да Винчи о летательных аппаратах. Помнишь, ты о них рассказывал, — как ты увлекался этим в детстве?

— Я уверен, что эти мечты можно воплотить, — серьезно ответил Сикорский.

— Ты намерен наконец получать диплом в университете? — перевел разговор Лавров.

Вопрос был не праздный: Сикорский начал учебу в Париже, в Технической школе Дювиньо де Лано, продолжил в Киевском политехническом, но потом забросил — занялся летательными аппаратами.

— Попробую получить в Петербургском Политехническом, — ответил Сикорский.

...Диплом инженера он получил в 1914 году, накануне войны.

Октябрь 1914 года, Петербург

Игорь Иванович принял Лаврова в своем кабинете. Лаврова отозвали с фронта по требованию Сикорского.

— А помнишь, как мы года два назад рассуждали?.. — заговорил Лавров.

Принесли чай, сладкие сухари. По этой примете Лавров понял, что разговор предстоит долгий и серьезный.

Сикорский кивнул.

— Все помню и сейчас повторю: если работать в одиночку, ничего не получится. Я сейчас занят тяжелыми многомоторными гигантами. Они летают далеко и хорошо бомбят. Из них будет сформирована боевая эскадра воздушных кораблей — первое в мире соединение стратегической авиации.

— Из твоих «муромцев»? — Лавров чуть улыбнулся. На огромном «Илье Муромце», который получил после этого полета титул «Киевский», они летали вместе в Киев... Это было до войны. Теперь огромные самолеты Сикорского воюют.

— Да. Сейчас не это тема нашего разговора, — строго ответил Сикорский. — Нужен новый, одно- или двухместный скоростной учебно-тренировочный биплан. Принципиально новый. Прежние успели устареть. Время, Георгий, побежало как-то неизмеримо быстро... Может быть, потому, что человек поднялся в воздух, — кто знает? В любом случае, самолет этот, назовем его С-16..

Да. За несколько лет Сикорский успел построить шестнадцать разных типов самолетов. И доводить до ума «шестнадцатый» предстояло Лаврову.

Сикорский подготовил эскизы общего вида, компоновку, весовой расчет, эскизы некоторых основных частей нового аппарата. Его сотрудники, чертежники со средним техническим образованием, сделали подробную конструкторскую проработку этих деталей. Исследования по аэродинамике машины проводились в лаборатории Петербургского Политехнического института — крупнейшей в России. А наблюдение за постройкой и испытаниями доверили лейтенанту Лаврову. Самолет С-16 был нужен армии в кратчайшие сроки.

— Расскажи вкратце, — попросил Лавров, когда Сикорский показал ему пачку чертежей.

— Вкратце — это самолет по типу «Таблоид». Помнишь, английский самолет, имя конструктора Сопвич? Хорошо выступил на международных соревнованиях на кубок Шнейдера. Быстрый и вообще — удачный.

— Помню, конечно, — кивнул Лавров. — «Кавалерийский» самолет. Маленький, скоростной. Подобно конному разведчику, внезапно появляется в районе расположения противника, производит наблюдения и быстро доставляет сведения своему командованию. Британцы их называют еще «скаутами».



— Все точно схватываешь, — одобрил Сикорский. — Строим «скаут». Чистый биплан. Два пилота. Кабина получается тесная, но в тесноте да не в обиде.

— Ты верен себе, — улыбнулся Лавров.

— Да. Работа в команде. В общем, схема отчасти знакомая. Помнишь «пятерку»? Потом еще были «восьмерка» и «десятка»... Все легкие бипланы. Приблизительно такой. Ознакомься с документацией, осмотришь в мастерских — и завтра приступай.

— Сразу назови главную головную боль, — попросил Лавров. — Только честно.

— Когда я был нечестен?.. Главная и непрерывная головная боль — моторы. Прямо моторный голод какой-то! Из Франции поставки нарушены, отечественные авиадвигательные заводы ни черта толком не выпускают. Ненавижу, когда хаос стоит на пути. Все, кажется, продумано, найдены средства, люди трудятся — и тут какая-то ерунда, глупость какая-то — и все псу под хвост.

Он помолчал немного, чтобы успокоиться, и вдруг засмеялся:

— Ну все. Высказался. Теперь давай работать.

Январь 1915 года, станция Яблona, к северу от Варшавы

Император Николай Второй стоял на аэродроме. На нем была простая шинель. Лицо государя сохраняло спокойное, доброжелательное выражение.

Он прибыл с инспекцией в Эскадру воздушных кораблей, которая базировалась в Яблоне. Здесь собрались все «муромцы», а также множество легких самолетов.

Генерал Михаил Шидловский встречал императора. Тот приветливо поздоровался с генералом, нашел глазами среди прочих встречающих знакомое лицо — молодого конструктора Сикорского. Вспомнил: кавалер ордена Святого Владимира IV степени. Кивнул, как доброму знакомому.

Затем начался осмотр самолетов.

Возле С-16 государь остановился. Летчик, ждавший рядом с самолетом, вытянулся.

— Как служится? — спросил Николай.

— Хорошо, ваше величество!

— Как самолет?

— Очень хорошо, ваше величество!

— Например? — Император продолжал смотреть широко раскрытыми, очень светлыми глазами.

Пилот ответил уже проще:

— Удобный самолет, ваше величество. Управлять легко. И быстрый! Аж до ста пятидесяти километров в час, может, поменьше, но немного. Ну и поднимается быстро, на километр от земли минуты за четыре. Его и иностранцы осматривали, и летчики из других частей, — всем по душе.

Император благосклонно кивнул, пошел дальше.

По обыкновению, государь ничего не сказал прямо. Генерал Михаил Шидловский, председатель правления Русско-Балтийского вагонного завода после этого визита шепнул Сикорскому:

— Я ему напишу

...После неоднократных ходатайств Шидловского Ставка Верховного Главнокомандующего обратилась в штаб с телеграммой:

«Ввиду необходимости малых аппаратов для выполнения некоторых задач и тренировки личного состава Эскадры воздушных кораблей в табель введено двенадцать легких аэропланов. Часть этих аппаратов фактически уже имеется в Эскадре. Однако составляет собственность Вагонбалта. Ввиду желательности иметь аппараты «Сикорский-16», о чем ходатайствуют и летчики, благоволите о распоряжении приобрести имеющиеся аппараты»...

Говоря проще, государство покупало у Вагонбалта имеющиеся С-16 и делало заказ на следующие экземпляры.

Каждый самолет стоил девять с половиной тысяч рублей. И еще чуть меньше этой суммы — за комплект запчастей.

Сикорский считал: пилоты должны иметь возможность ремонтировать самолет. Никаких аварий из-за того, что «не хватило гайки» или из-за того, что летчик был оставлен наедине со своей проблемой.



Декабрь 1915 года

Лейтенант Лавров прибыл с фронта и сразу же отправился на завод.

— Разведчик-скаут — это хорошо, — заговорил он с Сикорским, — но по-моему, пора вооружить «Сикорского-маленького».

Сикорский даже не улыбнулся, услышав это прозвище, которое дали С-16 летчики.

— Говори.

— Необходимо сформировать отряд истребителей. Производить разведку, намечать цели для Эскадры — хорошо, но мало, — объяснил Лавров. — С-16 может больше.

Он привез с собой «подарок» — разработанный еще осенью и построенный в мастерских Эскадрильи первый в России «синхронизатор» — «приспособление для автоматической стрельбы через винт». Очень простой по конструкции, он предназначался для установки на С-16.

— Согласен, — сказал Сикорский.

Март 1916 года

Лавров уезжал на фронт.

— Летчиков-сдатчиков на заводе не осталось, — мрачно сказал Сикорский. — Что мне делать-то? Самому облетывать?

— Война идет, Игорь, — ответил Лавров.

— Война? — Сикорский едва сдерживал ярость. Таким старый друг его еще не видел. — Война? А мы продолжаем зависеть от чужого дяди! Швеция срывает поставки — колеса, болты, листовая сталь! Все шло через них!..

— Ты же справился, — напомнил Лавров.

— На коленке переконструировали часть деталей и насильно всунули на завод производство стальных труб — это называется «справился»? Я обязан постоянно работать над устранением недостатков, о которых сообщают летчики. Постоянно! Уже изменена форма хвостового оперения, другой стала площадь крыльев... А тут еще поставки. — Он помолчал и скрипнул зубами: — И моторы.

Моторов по-прежнему не хватало.

...Революция остановила все.

Сикорский почти сразу уехал за границу — во Францию, потом в Америку.

И там ему пришлось все начинать сначала.

© А. Мартьянов 2012.

17. Испания: Хихон в кольце



Начало августа 1937 года, аэродром Экис, Северный фронт

Командир эскадрильи И-16 Иван Евсеев снял наушники.

— Готовьтесь, товарищи, — обратился он к летчикам.

Собрались все — русские и испанцы. Испанцы летали на И-15. Их командир, Леопольдо Моркильяс, одобрительно кивал. Он уже неплохо понимал по-русски.

Франко стремился захватить горные перевалы, чтобы открыть путь в Астурию. Работа летчиков на Северном фронте в этих условиях была, как они считали, скучной: целыми днями, с рассвета до заката, дежурили на аэродроме в ожидании боевых вылетов. Сидели себе под деревьями возле самолетов, тщательно замаскированных и спрятанных.

Но иначе никак — количественное превосходство авиации противника на Северном фронте создавало такую обстановку, что приказа следовало ожидать в любую минуту.

— Вылетаем!

В порт Хихон прибыл морской транспорт. И тотчас подвергся атаке вражеских бомбардировщиков.

Евсеев и Моркильяс подняли самолеты в воздух. Все восемь И-16 шли навстречу врагу.

Погода была солнечной, небо — ярко-синим. Ведя эскадрилью к линии фронта, Евсеев старался увидеть, где же «чатос».

Вот они! Отлегло от сердца. Испанцы на И-15 шли тем же курсом, правее и немного ниже. Евсеев покачал им крыльями, чтобы привлечь их внимание.

Увидели!

Стало быть, вся мощь республиканского воздушного флота выступила навстречу противнику.

И всего этой мощи было — восемь И-16 и восемь И-15...

Сколько же фашистов летит навстречу? При подходе к линии фронта Евсеев заметил две шестерки бомбовозов, выше их — восемь «фиатов», а дальше — еще две группы истребителей неприятеля. Далеко — сосчитать трудно.

И еще ведь бомбардировщики...

Евсеев принял решение: атаковать первую восьмерку «фиатов», прикрывающих «юнкерсы». Надо отвлечь их, дать возможность «чатос» ударить по бомбардировщикам.



Товарищи правильно поняли его намерение. Командир звена Кузнецов со своим ведомым Николаевым перестроились в левый пеленг, а Нестор Демидов со своим звеном еще набрал высоту и поотстал. Отлично. Евсевьев пошел на сближение.

Восьмерка «фиатов» начала разворот в сторону «москитас». Четырьмя самолетами И-16 атаковали их и ушли вверх — для второй атаки. Звено Демидова атаковало вторую группу вражеских истребителей, не давая им наброситься на Евсевьева и отвлекая от основной задачи — прикрывать «юнкерсы».

В тот же момент эскадрилья «чатос» под командованием Моркильяса обрушилась на бомбардировщики...

Садись на аэродром по одному. Евсевьев был доволен... Нет, не то слово: счастлив. Он даже не слышал, как механик мрачно отсчитывает что-то. Очнулся на слове: «Сорок восемь».

— Что — «сорок восемь»?

— Пробоин у тебя, Иван Иванович, в самолете — сорок восемь...

Комэкс огляделся, пересчитал самолеты.

— Где Николаев?

Последний И-16 с трудом дотянул до аэродрома. Выйти из машины летчик не сумел. К нему побежали, вытащили.

— Живой! — разнесся голос.

Василия Николаева, тяжело раненого, пришлось отправлять в госпиталь. Самолет осиротел.

Вечером к Евсееву явился Рафаэль Магрина.

— Камарада Усеев! — заговорил он.

Иван поднял голову:

— Что тебе, Рафаэль?

Помогая себе жестами, Рафаэль начал объяснять: давно мечтает летать на И-16, очень давно!

«Моска» привлекал многих испанских летчиков. Более скоростной, современный самолет.

— Но ведь придется переучиваться, Рафаэль. На это нужно время.

— Я быстро научусь! — обещал Рафаэль. — Только возьмите. В бою здорово повредили мотор моего «чато», а ремонт — дело долгое... Запчастей не хватает. У вас нет летчика, у меня нет самолета. Возьмите, камарада!

Евсеев согласился.

Как он объяснялся с Рафаэлем — для него оставалось загадкой. Но, в общем, слова часто оказывались не нужны. А когда без слов было не обойтись, обращались к переводчику.

Рафаэль Магрина стал у Ивана Евсеева ведомым. Он был невероятно смешлив и как-то на удивление добр.

Тем же вечером русские летчики отправились к морю — окунуться.

Погода по-прежнему стояла солнечная. Чудесная стояла погода.

— Юг, товарищи! — многозначительно говорил лейтенант Кузнецов, большой любитель окунуться. — Практически — здравница.

— Море какое-то не приветливое, — усомнился Иван Евсеев.

— Да ладно тебе, Иван! — высказался Зайцев. — Воды испугался?

Под прищуренным взглядом Магрины, который был сыном рыбака и воды эти знал куда лучше, чем его русские товарищи, советские летчики «поскидывали портки» и с гиканьем устремились в не приветливые волны Бискайского залива. С гораздо более громкими воплями бежали они обратно!

— Вот тебе и солнечная Испания! Да тут моржом надо быть, чтобы купаться!

Магрина хохотал так, что у него слезы на глазах выступили.

18 августа 1937 года

По тревоге Евсевьев поднял все шесть машин, которыми располагал: сообщили о приближении большой группы вражеских самолетов.



Принятый в то время боевой порядок — «клин», звеньями из трех самолетов, — по мнению Евсевьева, стеснял маневр. В Испании на Северном фронте летчики предпочитали полеты парами.

Вылетели — Евсевьев, Демидов и Кузнецов со своими ведомыми, набрали свыше двух тысяч метров — и увидели, что враг уже миновал линию фронта. Очевидно, фашисты направлялись бомбить Сантандер и аэродром.

Тремя парами, последовательно, республиканцы нанесли удар по первой группе бомбардировщиков. Повторно атаковать уже не удалось — на «чатос» шли истребители.

— Нельзя допустить бомбардировщиков к городу! — приказал Евсевьев. — Слышите, товарищи?

И сам атаковал ведущее звено «юнкерсов»...

Выйдя из атаки, он оглянулся в поисках ведомого. Где Рафаэль?

Некогда искать. На И-16 шел необычный самолет-моноплан. Прежде таких в испанском небе замечено не было — «мессершмитт-109». Франкистский летчик не видел И-16, но Евсевьев не колебался и пошел на сближение.

Вот теперь «мессер» его заметил. Перевернулся, стремясь уйти. Евсевьев повторил маневр и поймал врага на прицел. Очередь, вторая... Фашист начал падать.

— Вот так-то, — с удовлетворением произнес Иван и снова набрал высоту.

Нестор Демидов с ведомым... Сергей Кузнецов с ведомым...

— Возвращаемся, товарищи.

Последний самолет. Евсевьев осмотрел поле. Рафаэля нет.

— Товарищи, Рафаэля не видели?

Никто не видел.

Евсеев отправился в штаб, схватился за телефон. Может, Магринья сел на другом аэродроме? Нигде не видели. Пропал испанский летчик...

Утром Иван вылетел на поиски. На малой высоте осматривал местность, раз за разом облетая окрестности, но нигде не встречал никаких следов. Вот ущелье, рассекающее долину. Рафаэль, где же ты?

На малой скорости Евсеев повел самолет над ущельем и вдруг уперся в высокий каменный тупик. Развернуться негде. Одна надежда — подняться и пройти над скалой.

А легко сказать — подняться, если скорость у самолета невелика. Вытянет ли мотор под большим углом набора высоты? Как же медленно он идет вверх, как быстро приближается скала!..

Весь мокрый, вздрагивая от волнения, Иван поднялся наконец над ущельем.

И увидел самолет.

Это был разбитый И-16. Рядом с самолетом лежало тело погибшего летчика.

Только после этого Иван поверил в гибель своего ведомого. И до конца жизни уже никогда не забывал его.

Так и слышал его голос, когда он осматривал пробоины на своем самолете и ругался на смеси языков:

«А, порка мадонна! Сто черти в зубы Франко! Столько бы дырка в его толстый баррига!»

Вскоре стала ясна цель массированного налета вражеских самолетов на аэродром Альберисия. Там приземлилась эскадрилья «москас», прибывшая с Центрального фронта.

С пополнением республиканская авиация насчитывала теперь восемнадцать самолетов.

Конец августа 1937 года, аэродром Корреньо, недалеко от Хихона

Из восемнадцати самолетов осталось двенадцать. Остальные на ремонте.

— Эх, товарищ командир! — сказал Кузнецов. — А помните наш маленький аэродром Экис? Неудобный, конечно, но зато какой надежный! Хорошо нас укрывал от фашистов. Тут поневоле его добрым словом помянешь.

Еще три самолета вышли из строя. Невеселый получился вечер. Один летчик погиб. Нужно ждать прибытия техсостава.

— «Мессеры» эти, — продолжал Кузнецов. — До чего же машина неприятная. А помните, товарищ командир, как вы первый «мессер» сбили?

Это был день, когда погиб Магринья. Лучше бы Кузнецов не напоминал.

Вылет за вылетом, а вражеское кольцо все туже стягивается вокруг Хихона — последнего оплота республиканской армии на севере. Корреньо — теперь единственный аэродром. Все ближе артиллерийская канонада. Скоро и на этом аэродроме начнут рваться фашистские снаряды.

— Что ты не ешь, Иван? — спросил Кузнецов.

— В горло кусок не лезет, — признался Евсевьев.

— Товарищ командир, к телефону! — доложил дежурный.

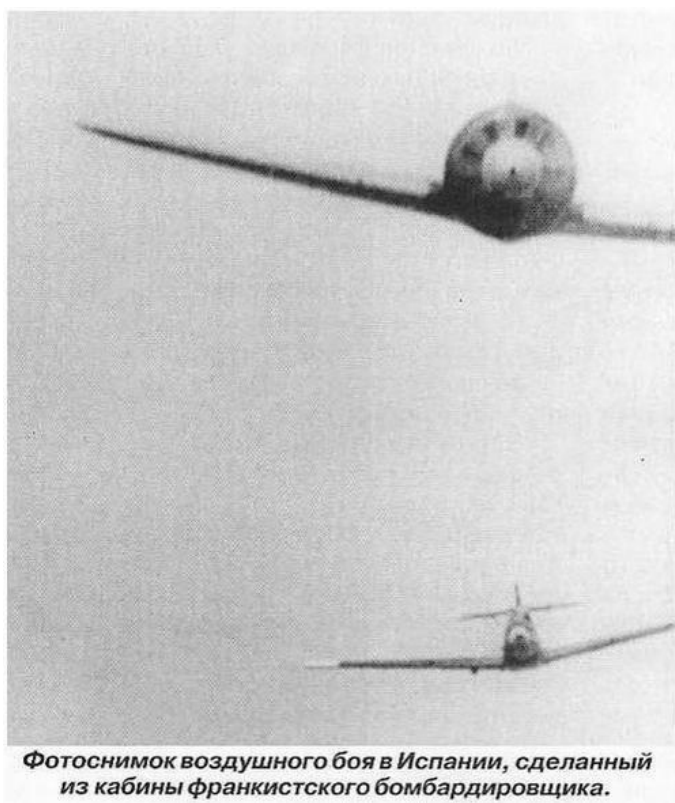
Говорил советник командующего авиацией Северного фронта.

— Утром вам, Демидову и Кузнецову быть готовыми к убытию с Северного фронта. За вами придет транспортный самолет. Я лечу с вами.

— Значит, конец Северному фронту? — вырвалось у Ивана.

— Товарищ Евсевьев!.. — начал было советник, но Евсевьев не выдержал:

— А как же они?



Фотоснимок воздушного боя в Испании, сделанный из кабины франкистского бомбардировщика.

— Кто — они?

— Испанские летчики! Недавно прибыло пополнение и...

— Они получают указания от своего командования. А мы — вылетаем. Это приказ.

Евсевьев вернулся в столовую.

— Что там? — спросил Демидов.

— Ничего особенного. Интересовались, как там у нас насчет готовности на завтра.

— Шесть «москас» и три «чатос» — вот и вся готовность, — пробурчал Кузнецов. — Но мы и с этим добром летать можем.

Тяжело было на душе у Евсевьева, но он промолчал. Не стал портить вечер. Вышел «на улицу», закурил.

За ним вышел Нестор Демидов.

— Иван, я тебя всю жизнь знаю, — сказал он. — Выкладывай, что скрываешь?

— Завтра нас отправляют, — выговорил Иван.

Демидов свистнул и спросил точно так же:

— А как же они?

— Им скажем завтра утром, — Евсевьев потушил папиросу. — Пусть хотя бы эту ночь проведут спокойно.

Утром пришлось сказать...

— Раз вы уезжаете, значит, все пропало! — Испанский вдовый Евсевьева, Фрасиско Тарасона, не сдержал слез.

Евсевьев прикусил губу.

— Приказ есть приказ. Удачи вам, товарищи. — И добавил: — Вива Эспанья либра!

Транспорт прилетел из Франции. Пассажиров было четверо — трое советских летчиков и сам военный советник командующего.

— Куда я вас?.. — осведомился пилот. — Машина трехместная.

Иван вдруг подумал: «Остаться!» — но тут же задавил шальную мысль.

Советник строго сказал:

— Потеснимся. Улететь должны все.

Кое-как разместились, в последний раз помахали испанским друзьям, оставшимся на земле...

Транспортник лег курсом на французский берег.

© А. Мартьянов. 17.08. 2012.

18. Испытательница



В офицерском клубе было шумно. Играл джаз. Вася пригласил Зинаиду Никифоровну.

Праздновали столетие ВВС России.

...— В сущности, все даты условны, — заметила Брунгильда Шнапс, когда Франсуа Ларош подсел к ней за стол ик.

— Вы о чем? — спросил француз.

— Обо всем. Невозможно назвать точное время: вот сегодня, именно в этот самый день, началось, — объяснила Брунгильда.

— Праздник есть праздник, — возразил Франсуа. — Время собраться, вспомнить, повеселиться и погрузить. Вы разве так не считаете?

— Может, и считаю, — сдалась Брунгильда. — Все равно это был золотой век, какой год ни назови — тысяча девятьсот десятый, одиннадцатый, двенадцатый...

— Вы танцуете, мадемуазель? — перебил Франсуа. Музыка не давала ему покоя.

— Нет, — отрезала Брунгильда.

— Но вы такая шарман мадемуазель, как можно не танцевать? Нон вальс, нон танго? — удивился Франсуа.

— Не пытайтесь подольститься насчет моего «шарман», — предупредила Брунгильда. — Если я женщина, это еще не значит, что я обязана уметь танцевать... И потом, — она вдруг покраснела, — может быть, я не знаю все эти танцы. Может, я другие... По мнению некоторых — старомодные...

Франсуа задумался на мгновение, но тотчас лицо его прояснилось.

— Эта печаль легко исправляется! — заверил он.

— Да погодите вы исправлять! — всполошилась Брунгильда. — Дайте товарищу младшему лейтенанту насладиться мгновениями.

— Лишь бы товарищ младший лейтенант не вошел в штопор, — с комически-серьезным видом проговорил Франсуа. — Вам доводилось входить в штопор, мадемуазель Брунгильда?

Она сердито отмолчалась. Потом сказала:



— Я решила философски относиться к разного рода инцидентам. Да, со мной всякое происходит. Может быть, чаще, чем с другими. Для меня полет на каждом новом самолете — это как быть летчиком-испытателем.

— О, — Франсуа комически поднял брови, — разве мадемуазель может быть испытателем?

— Представьте себе — может! — отрезала Брунгильда. — И как раз в те времена, которые я называю «золотым веком». Первая женщина — летчик-испытатель, Любовь Голанчикова. Ее жизнь отчасти была связана и с Германией, — добавила Брунгильда, вскинув голову.

— А где она родилась? — заинтересовался Франсуа.

— В Петербурге. Семья была бедная, Любовь училась на бухгалтерских курсах, чтобы потом зарабатывать себе на жизнь. Представляете, как бы тоскливо она прожила, если бы не авиация?

— Даже представить не могу, — сказал Франсуа.

— Впрочем, она сразу ушла из бухгалтерии. И куда? В Народный дом.

— Какой еще «дом»? — нахмурился Франсуа.

— Народный дом — это театр, созданный в Александровском парке в Петербурге специально для культурного развития народа. Там проводились концерты, спектакли. Шаляпин выступал.

— Стала актрисой?

— Вроде того. Участвовала в любительских постановках, танцевала, пела. Там ее заметил антрепренер эстрадной группы «Фолли Бержер» и пригласил к себе. Она взяла себе псевдоним — Молли Морэ.

— Практически французский, — одобрил Франсуа.

Брунгильда допила шампанское. Франсуа заказал еще бутылку и с шиком хлопнул пробкой.

— За прекрасных авиатрис! — провозгласил он тост.

Брунгильда поддержала.

— Вы остановились на том, что Голанчикова стала актрисой, — напомнил Франсуа. — От сцены до неба далеко.

— Не очень. По крайней мере, в десятом году. На Коломяжском аэродроме открылась Первая русская авиационная неделя с участием «королей воздуха». Молли Морэ была в полном восторге. Кругом только и говорили, что о полетах. Голанчикова как актриса была популярна и легко знакомилась с людьми.

— Мадемуазель, — серьезно проговорил Франсуа Ларош, — вы все-таки исключительно плохо знаете мужчин. Разумеется, красивая женщина легко знакомится. Это заложено в ля натур.

— Вы невозможны, Франсуа. Я говорю о важных вещах, а вы шутите.

— Я никогда не шучу с ля натур, — заверил Франсуа.

Брунгильда махнула рукой.

— Вы — большое дитя и с вами нельзя говорить как со взрослым... Голанчикова восхищалась «людьми-птицами», но больше всего — Михаилом Ефимовым, бывшим

электромонтером и велогонщиком. Он тоже был от нее в восторге. Наконец она его уговорила, и он покатал певицу на самолете.

— Я догадываюсь, что было дальше, — кивнул Франсуа.

— Да. Всю зиму молодая актриса копила деньги, а весной 1911 года поступила в летную школу «Гамаюн». Вертелась, как белка в колесе: репетиции, концерты, аэродром. Ей было двадцать два года, она все успевала. У нее обнаружились исключительные способности к летному делу: точная координация движений в полете, чуткое понимание техники! Она сажала самолет так, словно это была не многопудовая машина, а легчайшее перышко. Наконец 9 октября 1911 года Любовь Голанчикова получила диплом номер 56. Он давал ей право летать на самолетах типа «Фарман». Сбылась мечта — она стала авиатрисой!

— Из актрис в авиатрисы, — произнес Франсуа, пробуя эти слова на вкус. — Еще шампанского, мадемуазель?

— Пожалуй. — Брунгильда рассеянно смотрела на своего собеседника сквозь бокал. — И знаете, о чем она мечтала теперь? Поступить на авиационный завод, где требовались летчики-сдатчики. То, что мы сейчас называем «испытателями». Но уж конечно ей вежливо отвечали, что полеты — неподходящее занятие для особы женского пола. Поэтому она занялась спортом.

— Во Франс спорт — дорогостоящее дело, — заметил Ларош.

— В России тоже, — кивнула Брунгильда. — Нужно было иметь собственный аэроплан — ну, для начала. А еще деньги для переездов, для аренды ипподрома...

— Простите, мадемуазель, ипподром — это ведь место, где выступают лошади? — перебил Франсуа.

— В те времена — и самолеты. Хорошая посадочная площадка, — объяснила Брунгильда. — А еще нужно было платить жалованье мотористам, ремонтировать аппарат... Но Голанчикова рискнула. Она бросила сцену и начала выступать на «Фармане», показывая чудеса в воздухе. В Риге публика показала себя во всей красе: какой-то идиот из числа «даровых зрителей» просто ради любопытства бросил в самолет палку. Голанчикова упала вместе с аппаратом и получила тяжелые ушибы. На Второй военный конкурс аэропланов в Петербург, где собрались летчики и конструкторы с новыми машинами, Голанчикова прибыла, опираясь на палку.

— Думаю, она опять имела успех, — вставил Франсуа Ларош.

Брунгильда искоса посмотрела на него:

— Да уж, имела. Смогла полетать на самолетах нескольких типов. Ей охотно показывали новые машины, позволяли подняться на них в воздух, испытать аппарат после регулировки или ремонта. В те времена интуиция часто заменяла приборы, а у Голанчиковой она была исключительная. Она точно умела определять недостатки, присущие тому или иному самолету. Конструкторы начали прислушиваться к мнению этой удивительной девушки.

— Сейчас должен появиться прекрасный принц! — вздохнул Франсуа Ларош, в третий раз наполняя бокалы. — Выпьем за прекрасного принца!

— Это был Энтони Фоккер, поставлявший во время войны самолеты немецкой армии, — сказала Брунгильда. — Довольно одиозная личность. Богатый голландец, помешанный на самолетах. В те времена — новатор авиационной техники... и невероятный красавец. И вдруг он просит фройляйн Голанчикову полетать на его новом аппарате и высказать свое мнение.

Франсуа Ларош вынул носовой платок и обмахнулся, всем своим видом показывая безразличие к персоне Энтони Фоккера.

Брунгильда не обратила на эту маленькую демонстрацию ни малейшего внимания.

— Вот Голанчикова взлетает на новом фоккеровском «пауке»... Делает круг над аэродромом... И тут аппарат кренится влево. У Фоккера щемит сердце: русская фройляйн сумасшедшая и угробит его драгоценную машину! И тут машина выравнивается... кренится на другое крыло... снова выравнивается... Фоккер видит, что «паук» способен на такое, о чем он сам, конструктор, даже не догадывался. Полный успех и полный восторг. Голанчикова рекламирует его продукцию лучше, чем все другие летчики-мужчины, вместе взятые.

— Он предложил ей работу? — догадался Франсуа.

— Именно. Голанчикова была одной из тех, кто закладывал основы высшего пилотажа. Вместе с Фоккером она уехала в Германскую империю и с триумфом потом выступала на его самолетах по всей Европе. В 1913 году она совершила международный перелет Берлин-Париж на новом двухместном самолете «Моран-Солнье».

— О, Париж! — обрадовался Франсуа. — Голанчикова побывала в столице мира! Очень правильное решение.

— Перелет оказался невероятно тяжелым. Трасса пролежала над горно-лесистой местностью, — задумчиво говорила Брунгильда и как будто видела перед собой не шумный бурлящий офицерский клуб, а темные леса в сердце Европы. — Стояли туманы. Земные ориентиры почти не проглядывали. Леденящие дожди, сильные ветры... Дождь колот лицо, словно булавами. А если бы отказал мотор? Куда сажать машину?.. Но Морану важно было доказать, что летать на его новом самолете безопасно даже над такой проблемной местностью.



— Голанчикова сама вела этот самолет?

— Нет, летел опытный французский авиатор Летор. Он сам выбрал Голанчикову навигатором, сказав, что «у нее глаза как у кошки — видит землю днем и ночью». Наконец стали садиться — самолет перевернулся, его швырнуло на землю, и он накрыл пилотов. Они лежали и не могли выбраться, пока наконец им не помогли случайные прохожие, увидевшие аварию. Это произошло в ста километрах от Парижа.

— Жаль, — искренне огорчился Ларош.

— Их все равно встретили в Париже как триумфаторов. А потом владелец аэропланной мастерской Федор Терещенко взял к себе Голанчикову на должность летчика-испытателя. Это случилось 1 декабря 1913 года.

Франсуа нахмурился.

— Дальше по сюжету — война.

— Во время войны Голанчикова передала Российскому Воздушному флоту свой «вуазен». Она к тому времени была замужем за каким-то купцом... О ее муже ничего толком не известно. Даже имени не сохранилось. Но это не так уж и важно. К авиации он, вроде бы, отношения не имел.

— А Голанчикова — так до конца жизни и оставалась авиатрисой?

— Во всяком случае, в России. Она приняла революцию, вступила в тренировочную эскадрилью ВВС Красной Армии. Совершила даже несколько боевых вылетов, но в основном учила красноармейцев-пилотов. А затем эмигрировала вместе с мужем — сначала в Германию, потом в Соединенные Американские Штаты.

— Почему?

— Неизвестно. Наверное, была какая-то причина. В сороковые в Нью-Йорке она работала таксистом, а умерла в шестьдесят первом, там же. Она удивительно говорила когда-то: «Мы, воздушные странницы, — самые смелые люди. Вечность задела нас крылом. Пусть до звезд еще далеко, но вольный сын эфира, аэроплан, поднимает воздухоплавательных Тамар высоко над землей!»

— Поэтично, — согласился Франсуа. — Кстати, о поэзии... Я на минутку.

Он поставил бокал, встал из-за стола и направился к оркестру. После недолгих переговоров он вернулся к столику и протянул Брунгильде руку.

— Позвольте вас пригласить на танец, мадемуазель! Никаких новомодностей, никакого фокстрота, никакого даже вальса.

— Что же вы заказали? — изумилась Брунгильда. — Полонез? Котильон?

— Я заказал «гроссфатер»! — с гордостью объявил Франсуа. — И кстати, должен вас предупредить, мадемуазель: «гроссфатер» я танцевать не умею, так что вам придется меня обучать. На лету. Как и положено авиатрисе.

© А. Мартьянов. 17.08. 2012.

19. «Королевская кобра»



14 февраля 1941 года, Райт-Филд, конференция USAAC

Джек Стриклер держался уверенно, внешне — спокойно. Его напарник и «правая рука», Дэн Фабриев, постоянно находился рядом — помалкивал, наблюдал за реакцией слушателей, оценивал.

Оба они, конструкторы фирмы «Белл», представляли на конференции, организованной Авиационным Корпусом Армии США (USAAC) модель нового самолета.

Это был перспективный истребитель, названный ими «Белл Тип 33».

Военные хотели знать: чем новый самолет отличается от Р-39 — «Аэрокобры», которая уже выпускалась некоторое время.

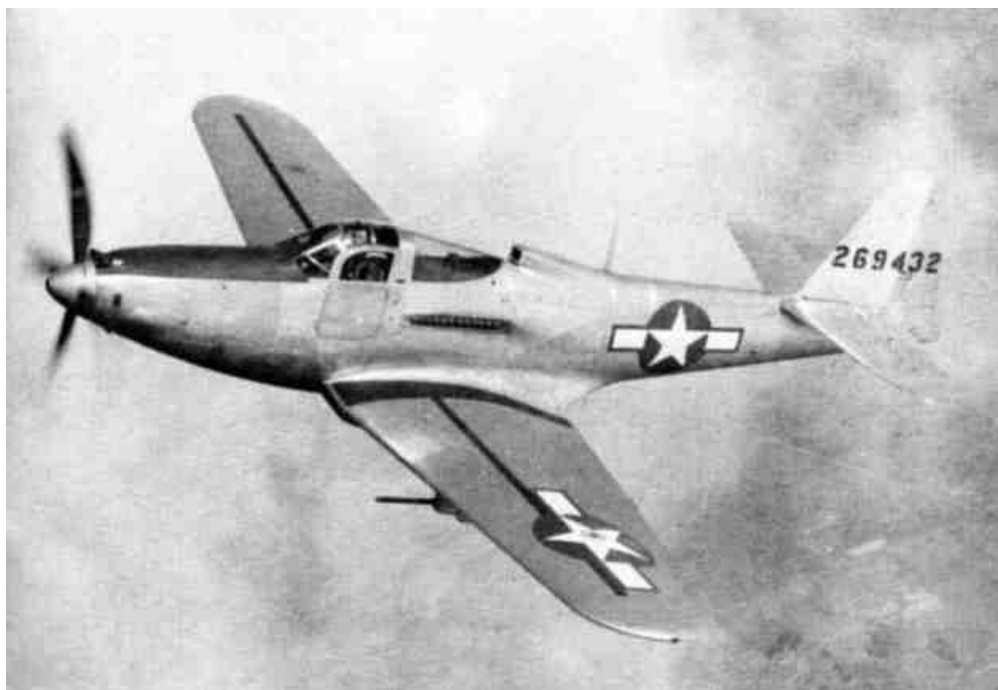
— Мы разрабатываем самолет под более мощный двигатель, — объяснял Стриклер. — Но главное отличие нового самолета от стандартной «Аэрокобры» — крыло. Как видите, это крыло имеет ламинарный профиль. Его передняя кромка — более острая, а максимальная толщина профиля приходится не на тридцать, а на пятьдесят процентов хорды.

— Позвольте, — перебил один из слушателей, немолодой полковник, — мы уже встречались с таким типом крыла. Это не новинка: успешно летает истребитель Р-51 «Мустанг». У него тоже ламинарное крыло.

— «Мустанг», — ответил Стриклер, — насколько нам известно, разведчик и легкий бомбардировщик. Он летает на малой высоте и на относительно небольших скоростях. При таких условиях все положительные свойства ламинарного крыла сводятся на нет.

— В чем же они? — осведомился полковник.

— Есть свои плюсы и минусы, — признал Стриклер. — Минус в том, что у него несущие свойства похуже. Плюсы — меньше аэродинамическое сопротивление. Мы хотим подчеркнуть, что ламинарный профиль полностью себя оправдывает не только при большой скорости и высоте, но и при условии, если его форма выдерживается идеально. То есть — никаких вмятин, заклепок и тому подобного. Ничто не должно портить обводов крыла. Тогда это будет иметь смысл.



Напарник Стриклера решил вмешаться. Он видел, что интерес военных к их самолету то вспыхивает, то гаснет. Поэтому он добавил:

— Как видите, мы предполагаем установить в новое крыло четыре крупнокалиберных пулемета. Но главное — мы работали над тем, чтобы излечить главную болезнь «Аэрокобры» — склонность к попаданию в штопор. Поэтому мы изменили размеры оперения, на полметра удлинили хвостовую часть фюзеляжа...

Новый самолет заинтересовал. Через полтора месяца фирма «Белл» получила от ВВС заказ на два прототипа. Эту версию назвали XP-39E.

28 января 1943 года, аэродром Мюрк, США

Пилот Джек Вулемс уверенно поднял в воздух самолет.

Это была новинка фирмы «Белл» — XP-63, будущая «Кингкобра» — «Королевская кобра».

Цепь неудач преследовала фирму «Белл». Первый опытный экземпляр налетал пятнадцать часов и разбился при испытании на штопор. Та же участь постигла и второй самолет. Когда военные оплатили третий — и он тоже разбился, армия отменила свой предварительный заказ на четыре тысячи P-39. Она вообще не захотела иметь дел с фирмой «Белл».

В этот самый момент, как нельзя более кстати, пришел крупнейший заказ от ВВС Красной Армии. И «Кобры» полетели в Советский Союз.

Конструкторы воспряли духом. Появилась передышка, во время которой продолжились работы над «Кингкоброй».

Перерабатывали «Аэрокобру» Дон Роув и Боб Лэпп.

— Наша главная задача, — объяснял Роув Джеку Вулемсу перед самым полетом, — избавить «Королевскую кобру» от плоского штопора. Как видите, весь фюзеляж значительно сдвинут вперед относительно крыла. Что, соответственно, изменило центровку.

— Кабина... — проговорил Вулемс с легким сомнением.

— Да, кабина тоже сдвинулась вперед, — кивнул Роув, — но это, так сказать, малое зло. Придется в кабину не входить, а запрыгивать. Есть опасность сорваться при этом с гладкой передней кромки крыла... Но мы хотим обратить ваше внимание на то, что эти неудобства — до полета и после него, — ничто по сравнению с плоским штопором.

Вулемс был не первым, кто поднимался в воздух на «Королевской кобре». До него испытания самолета производил шеф-пилот фирмы «Белл» Боб Стэнли. Он счел самолет просто превосходным.

Военные также успели полетать на «Кингкобре». Теперь следовало закрепить успех.

Вулемс провел серию тестов и пошел на посадку.

— Стойки шасси не вышли! — доложил он.

— Черт! Вулемс, повторите попытку! — приказали с аэродрома.

Пилот повторил.

— Буду сажать на брюхо, — предупредил он.

— Сколько у вас горючего?

Горючего хватило на несколько часов. Самолет кружил над аэродромом. Время шло. Наступал вечер.

Вулемс отдавал себе отчет в том, что пилотирует уникальную машину. Меньше всего на свете хотелось ему повредить самолет. Топливо закончилось, когда окончательно стемнело. Луна еще не вошла. На взлетной полосе смутно видны были горящие огни.

Очень осторожно летчик зашел на посадку... и врезался в деревья.

После оглушительного треска все стихло и погрузилось в тревожную муть, а затем возникло чье-то лицо.

Джек Вулемс тихо спросил:

— Самолет?..

Самолет разбился вдребезги, налетав меньше тридцати часов.

Октябрь 1943 года, Буффало

Первый серийный самолет «Кингкобра» покинул сборочный цех.

«Старший брат», обозначенный как Р-63, выпускался параллельно с Р-39: «Королевская кобра» рядом с «Аэрокоброй». И те, и другие предназначались для советской авиации — в первую очередь.

Потенциальному заказчику нового самолета Р-63 была направлена подробная информация.

Февраль 1944 года, Буффало

Летчик-испытатель Андрей Кочетков с интересом рассматривал новый американский самолет.

— Что скажете, Федор Павлович? — обратился он к своему спутнику, инженеру Федору Супруну.

— Тебе решать, — ответил Супрун.

Его брат, Степан Супрун, был известным летчиком-испытателем. Инженеру лучше, чем кому бы то ни было, было известно: как бы ни старались проектировщики, последняя инстанция — пилот.

— Сам видишь, — прибавил он, — задача перед нами самая ответственная: прежде чем эти «Королевские кобры» хлынут в Советский Союз, надо все-таки понять, нужны они нам или не очень.

— На фронте все нужно, — хмуро сказал Кочетков.

— Если эта машина продолжает свои фокусы со штопором — то нет, — заявил Супрун.

Присутствовавший при разговоре Роув догадывался, что именно обсуждают русские. Он дотронулся до самолета рукой и через переводчика заверил:

— Проблему штопора мы решили.

— Ну вот, Андрей, сейчас ты и проверишь — решили они там проблему или не решили.

Кочетков взлетел.

...Из плоского штопора самолет уже не вышел. Кочетков отчаянно пытался спасти «Королевскую кобру».

— Андрей, прыгай! — слышал он голос Супруна в наушниках.

Не отвечая, Кочетков повторял попытку за попыткой. Самолет не слушался. Наконец Кочетков бросил машину и прыгнул.

В гостинице он сидел мрачный. Вывихи, ушибы — ерунда. Кочетков ожидал страшного нагоняя. Загубил самолет! Опытный образец! Это какие ж убытки...

— Не убивайся ты так, — пытался утешить его Супрун.

В дверь постучали. Кочетков напрягся, сделал каменное лицо: началось. Сейчас явятся — и не конструктор, который действительно любил свое детище, а капиталисты, которые действительно любят свои деньги... Или того хуже — принесут телеграмму от своего командования. Не оправдал, не сумел.

Явилась красивая девушка с коробкой в руках. За ней — мужчина в костюме.

— Господин Кочетков? Позвольте вручить вам подарки от фирмы Ирвинг, — на недурном русском произнес мужчина, глядя куда-то в сторону.

— Какие подарки? — растерялся Кочетков. — От какой еще фирмы?

— Наша фирма производит парашюты. Ваш превосходный и абсолютно безопасный — благодаря парашюту фирмы «Ирвинг» — прыжок с самолета является наилучшей рекламой нашей продукции.

Когда дверь за посетителями закрылась, Кочетков повалился на кровать от хохота.

— Вот уж поистине: не знаешь, где найдешь, где потеряешь!

Заказ, однако, был сделан. НИИ ВВС испытывало «Королевскую кобру» у себя и отсылало в Буффало замечания, а на заводах «Белл» срочно вносили требуемые изменения. В конце концов «Королевские кобры» отправились в СССР по тому же пути, что и «Аэрокобры». И путь этот был трудным.

Зима 1944 года, поселок Зырянка, берег Колымы

Капитан Мазурук перегоночного авиаполка мрачно смотрел на промерзшую до самой сердцевины землю. Ему предстояло сажать самолеты здесь, на косе реки Колыма.

Температура за бортом — минут сорок шесть. А что делать? Аэродром назначения Сеймчан полностью закрыт туманом.

Он вел американские самолеты — «Кобры» — по одному из этапов маршрута АЛСИБ, «Аляска — Сибирь». Дальность полета у «американцев» небольшая, поэтому на пути от заводов фирмы в Буффало и Ниагара-Фоллс до Красноярска приходилось делать несколько остановок.

Американцы передавали «Кобры» советской стороне в Фэрбенксе на Аляске. Там производился последний техосмотр. Считалось, что самолеты также готовят к эксплуатации в холодном климате. Американцы — пускай у них и есть Аляска — просто не представляют себе, насколько этот климат может быть холодным...



Неполадки обнаруживались постоянно. В маслорадиаторе, в топливном насосе, в переключателе подачи горючего... Чинили на месте. Был случай, когда всей партии «Королевских кобр» запретили взлет — обнаружили деформацию хвостовой части фюзеляжа. Дефекты сборки. Вот тогда чинили лихорадочно, мобилизовали всех техников, каких только нашли на ближайших гражданских аэродромах. Даже из Канады притащили несколько человек.

Мазурук усмехнулся, вспомнив самолет, на борту которого красовалась огромная корявая надпись: «BELL BOOBY TRAP». «Дурацкая ловушка Белл». Этот бедняга проторчал на промежуточном аэродроме Форт Нельсон в Канаде несколько месяцев в ожидании ремонта и до смерти опротивел наземному персоналу...

В конце концов и «Дурацкий Белл» перелетел Берингов пролив, добрался до Уэлькаля — аэродрома на берегу Анадырского залива, а потом, вместе со вторым перегонным авиаполком двинулся дальше, по пути в полторы тысячи километров над Чукоткой до Сеймчана.

Мда. Но что же делать теперь-то? Здесь — «полюс холода». Говорят, человек к холоду до конца никогда не привыкает. Чего же от самолета-то ожидать! Обогревателей с собой нет, а самолеты, промерзнув, не взлетят.

Бортмеханик лидера Островенко нашел выход так быстро, что командир не сомневался: идею он обдумал еще в воздухе.

Островенко собрал небольшой митинг, созвав всех жителей деревни.

— Товарищи! — говорил он, окутываясь клубами пара, выходящими изо рта. — Сами видите, перегоняем мы американские машины. На фронт, товарищи! Наши союзники, американские рабочие, сделали их для нас на своих заводах. Но вот беда: если они замерзнут, то все, погибнут в наших снегах, не долетят до фронта, не смогут бить фашиста.

— Что делать-то? — подал голос один из пожилых мужчин. — Ты нам скажи, мы сделаем.

— Топить, товарищи! Нужны дрова. Назначьте смены, дежурных. Несите печки.

И всю ночь накрытые большими кусками брезента стояли «Кобры» в затерянной среди снегов деревни Зырянка, а люди топили установленные под самолетами печки. И утром вылетели в сторону Красноярска собранные американцами самолеты...

10 сентября 1944 года

Истребитель Р-63-А9 вошел в советское воздушное пространство.

Это была пяти тысячная по счету американская машина, улетевшая в СССР по северному маршруту.

«Аэрокобры» и «Королевские кобры» шли по трудному пути: за это время погибло сто пятнадцать советских авиаторов, произошла сорок одна катастрофа. Но самолеты упорно шли — на фронт, сражаться с нацистами...

© А. Мартьянов. 17.08. 2012.

20. Валькирия



Брунгильда Шнапс направлялась в офицерский клуб.

Повод устроить себе праздник у нее имелся. Сегодня она на Vf.109 вступила в бой с И-15 и, нет, не то чтобы победила, но и не была сбита.

Она предпочитала отмечать свои маленькие победы наедине с собой. Не хотелось рассказывать этим крутым асам, особенно Василию и вахмистру Вольфу, о своих более чем скромных достижениях. Хотя они радовали, наверное, не меньше, чем впечатляющая победа в воздушном бою.

Но ее, конечно же, заметили.

Вася подтолкнул Вольфа локтем:

— Давай подойдем к фройляйн. Смотри, какая она многозначительная сегодня. Наверняка размышляет о судьбах женщин в мировой авиации.

— Почему ты ее дразнишь, Вася? — спросил Вольф.

— Я? Дразню? — Вася пожал плечами. — Не больше, чем любого другого новичка.

— К капитану Хирате ты не цепляешься, — упрекнул товарища Вольф.

— Капитан Хирата... гм... Он слишком загадочный, чтобы к нему цепляться. А Frau Leutnant общительная, — оправдываясь, проговорил Вася. — И наверняка не обижается. Она все понимает. Да она сама нас уже заметила.

Брунгильда действительно остановилась и приветливо кивнула обоим друзьям.

— Ну, что я говорил? — шепнул Вася.

— Чудесный сегодня вечер! — заявила Брунгильда Шнапс. — Отличная летная погода.

— Здесь всегда летная погода, — брякнул Вольф.

Вася удивленно покосился на него: что это с Вольфом? Только что призывал к вежливости — и вот на тебе, какая-то глупость про погоду...

Однако Брунгильда, к еще большему удивлению Васи, поддержала разговор:

— Погода хорошая, когда настроение хорошее.

Вася решил вмешаться.



— А настроение хорошее, если сбить пару-тройку противников! — сказал он бодро.

Брунгильда слегка покраснела:

— Вот именно. Ничто так не поднимает дух... Разве что ощущение полета на новом для тебя самолете.

— Желаете выступить в роли летчика-испытателя? — осведомился Вася.

Брунгильда посмотрела ему прямо в глаза.

— В это трудно поверить, я понимаю, но среди женщин были летчики-испытатели.

— Да, вы рассказывали, кажется... Франсуа Ларош говорил, — кивнул Вольф.

— Голанчикова. Ее называют первой. По времени. Но самой отчаянной была, наверное, Ханна Райтч, — сказала Брунгильда. — Слышали это имя?

— Немецкое, — заметил Вольф.

— Да. Хотя она родилась в Хиршберге, и сейчас это территория Польши, называется польски Еленя-Гура. Ну так не слышали?

Оба собеседника вынуждены были признать, что — нет.

— Ханна не была первой, просто потому, что родилась в двенадцатом году. Но стала, наверное, лучшей. Она установила больше сорока рекордов по продолжительности и высоте полета.

— Наверное, с детства мечтала о небе? — спросил Вольф.

— Вовсе нет, — возразила Брунгильда. — У нее были религиозные родители, отец — медик. Так что Ханна собиралась стать миссионером в Африке. Нести чернокожим современную медицину и слово Божье в одном портфеле.

— Довольно экстремально, — заметил Вася. — Так как же ее занесло в авиацию?

— Иррациональное желание летать, — объяснила Брунгильда. — Как она сама говорила, это желание росло в ней с каждой увиденной птицей, с каждым проплывающим по небу облаком. В конце концов, она уверилась в том, что небо — ее истинный дом, и эта тоска по небесной родине никогда в ней не затихала.

— Поэтично, — помолчав, уронил Вольф.

— А теперь вспомним о том, что ее юность проходила в те годы, когда в Германии не строили самолетов. Так что летную карьеру она начинала с планеров. Собственно, после первого же полета на планере медицина, миссионерство — все было забыто. Она стала летчицей.

— Ее предшественницы, помнится, выступали в разных шоу, — заметил Вольф.

— Ханна — в кино. Ее полеты любили снимать режиссеры. Она красиво летала. В 1931 году поставила свой первый рекорд. Кстати, именно Ханна Райтч доставила Гитлера на знаменитый предвыборный партийный съезд в Нюрнберге. Она была первым пилотом...

— Гм, — вымолвил Вася. — Да...

— Из песни слова не выкинешь, да и зачем? — пожала плечами Брунгильда. — Ханна Райтч всегда поддерживала нацистов. Это не отменяет ее выдающихся достижений в авиации. В середине тридцатых она стала летчиком-испытателем. Тестировала «юнкерсы», «дорнье» в пикировании.

— Сильно, — вставил Вольф.

— Дальше — больше. Ханна Райтч первой перелетела через Альпы на планере.

— Ну да, она ведь увлекалась планеризмом, — поддакнул Вася.

— «Увлекалась»? Неправильное слово! — жарко возразила Брунгильда. — В этом была вся ее жизнь. Ханна была исключительно одарена. Вот пример. В тридцать седьмом году на заводе «Фокке-Вульф» проводили испытания рабочего прототипа вертолета Fa-61. Пилот Карл Франке с трудом удерживал вертолет в равновесии. Ханна это видела и сама решила попробовать. И как только поднялась на машине — которую видела впервые в жизни! — то сразу же поняла, как управлять и что делать. У нее не возникло вообще никаких проблем с вертолетом. Вот что значит — призвание. Понимаете?

Брунгильда мечтательно вздохнула.

Друзья переглянулись. Вася подтолкнул Вольфа локтем и прошептал:

— Скажи что-нибудь.

Вольф откашлялся и произнес:

— Она и дальше летала на вертолетах?

От Брунгильды не укрылось это перешептывание. Но она решила не обращать внимания. Прежде чем женщина добьется положения в обществе мужчин... Да и летчик из Брунгильды, прямо скажем, далеко не такой, как из Ханны Райтч.

— Хорошо, что спросили, — кивнула она. — В тридцать восьмом в Берлинском выставочном комплексе «Дойчландхалле» должно было состояться Мотор-шоу. Необходимо внимание прессы, интерес мировой общественности к германским технологиям и так далее. Ханне предложили пилотировать вертолет Fa-61 прямо в закрытом выставочном комплексе, благо он был огромен — плод гигантомании архитекторов времен Третьего рейха.

— Это же опасно! — всполошился Вольф.

Брунгильда торжественно кивнула:

— Именно. Но с Ханной Райтч устроители выставки ничего не боялись. И правильно. Весь февраль тридцать восьмого Ханна тренировалась — каждый день. Она выступала при большом стечении народа: поднялась в воздух, парила над головами, пролетела по периметру помещения и, наконец, зависла в середине зала. В общем, все были в восторге. Никому в голову не пришло, что малейший просчет привел бы к катастрофе и десяткам жертв. За это выступление Ханна получила медаль от люфтваффе. Первая из женщин.

— Я так понимаю, это не единственная ее медаль? — спросил Вася. — Что она делала во время войны?

— А вы как думаете? Рвалась на фронт. На простом безмоторном планере совершила ночной полет вдоль линии Мажино. Благодаря этой разведывательной операции действия немецких войск были особенно успешны. В марте сорок первого она получила Железный крест второй степени и золотую медаль. Опять же, первая из женщин.

— А самолеты она испытывала или ограничилась вертолетом? — спросил Вася.

— Были и самолеты. Самый опасный из них — секретный реактивный самолет Me.163 Komet, не имеющий хвостового горизонтального оперения. Он развивал скорость до

пятисот километров в час. До Ханны на этом самолете погибло уже трое пилотов. А она несколько раз поднимала его в воздух. Во время одного из полетов Ханна совершила вынужденную посадку с заклинившей стойкой шасси. К катастрофе эта посадка не привела, но сама Ханна... Ранения оказались страшными: трещины в черепе, в позвонках, все кости носа переломаны. Знаете, каково это для женщины?

— Да это и для мужчины не сахар, — признал Вася. — Только в романах, простите, говорится, будто шрамы украшают мужчину. А если посмотреть на реальные шрамы — уродуют они, и все.

— Лицо Ханны восстанавливал пластический хирург. Вообще она почти полгода боролась за жизнь, — вздохнула Брунгильда. — И победила. Гитлер лично наградил Ханну Райтч Железным Крестом первой степени и отечески запретил ей даже помышлять в дальнейшем о подобных безумствах. А Ханна в ответ высказала новое предложение...

— Ничего себе, с Гитлером на дружеской ноге! — заметил Вася.

— А что такого? У Гитлера были свои любимцы, — возразил Вольф. — Но какая мысль посетила Ханну?



— Безумная, разумеется. В Рехлине она присутствовала при испытаниях прототипа реактивного самолета V-1. Именно эта модификация тестировалась как управляемая система одноразового использования. И Ханна Райтч намеревалась создать отряд летчиков-камикадзе.

— Это когда уже было? — уточнил Вася.

— В сорок четвертом. Райтч считала, что победу для Германии нужно вырвать любой ценой. Она сама записалась в отряд камикадзе, чтобы подать пример. Подписала составленную ей клятву: «Я полностью отдаю себе отчет в том, что такое решение приведет к моей смерти».

— Я тут не все понял, — перебил Вася. — Камикадзе — это же в Японии? И слово японское. При чем тут немцы, Ханна Райтч?

— Идея-то не чисто японская, такая мысль могла зародиться у кого угодно, — ответила Брунгильда. — А слово «камикадзе» я использую для того, чтобы было понятнее, о чем речь. Ханна проводила испытания. Демонстрировала чудеса летного мастерства и нечеловеческую храбрость. В конце концов, стало понятно, что проект ожиданий не оправдывает. Обучение пилота-самоубийцы выходит дороже, чем уничтожение объекта противника. Потом к мысли о «самолете-снаряде» возвращались, и Ханна принимала участие в этих испытаниях. Фау-1, летающую бомбу, испытывали с «Хейнкелями»... Самолеты бились, летчики получали ранения. Проект трещал по всем швам. Сама Ханна несколько раз вылетала на «самолете-снаряде». Но война уже заканчивалась, элементарно не хватало времени.

— А после войны? — спросил Вольф.

Брунгильда подняла палец.

— Буквально накануне капитуляции Ханна Райтч прилетела в Берлин, надеясь спасти Гитлера на своем самолете — эвакуировать фюрера в Альпы. Вместе с ней в Берлин летит генерал Риттер фон Грайм, самый старый из боевых пилотов на тот момент. Командующий Люфтваффе. Ханна вела самолет сквозь огонь зениток. Генерал был ранен... Но Ханна все равно сумела посадить самолет в разрушенном бомбардировками и доставила раненого фон Грайма к Гитлеру. Все происходило очень драматично. Ханна хотела умереть вместе с фюрером. Но Гитлер дал ей приказ: улетать, чтобы произвести арест Генриха Гиммлера. Фюрер считал, что Гиммлер — предатель. В общем, долг победил эмоции, и Ханна вместо того чтобы умереть — улетела. Несколько дней спустя ее взяли в плен американцы.

— Она не покончила с собой? — спросил Вольф.

— Нет. Хотя умерли практически все: фон Грайм принял яд, отец Ханны убил всю семью и застрелился сам. Ханна осталась жить, пятнадцать месяцев провела в американском лагере, потом снова летала, испытывала самолеты, написала биографическую книгу, которую назвала «Полет — моя жизнь».

— А когда она умерла? — спросил Вася. — Или она еще жива?

— Она умерла в семьдесят девятом во Франкфурте-на-Майне, — ответила Брунгильда. — Всего шестьдесят семь лет. Прожила бы куда дольше, но сказалась та самая старая травма. Но вообще Ханна Райтч была исключительным явлением. Всегда носила награды, полученные от Гитлера. Что было — то было. Она ни в чем не раскаивалась.

— Меня такие люди пугают, — сказал Вольф. И добавил поспешно: — То есть я ими восхищаюсь, но общаться с ними мне бы не хотелось. Мне больше по душе девушки душевные и без всяких там... полетов на управляемых системах, извините, одноразового использования.

© А. Мартьянов. 17.08. 2012.

21. Бомбардировщик с бородой



Ноябрь 1941 года, Северная Африка

— Это что еще за бородач?

Приподняв бровь, знаменитый ас Клайв «Киллер» Колдуэл рассматривал новый самолет.

Машина действительно выглядела необычно. Внешне она отличалась от привычных «Томахауков». Новый двигатель фирмы «Кертисс» потребовал и новой компоновки, радиатор сдвинулся вперед — и в результате образовалась массивная «борода», столь характерная для профиля самолета «Киттихаук».

Колдуэл был австралийцем и летал в Королевских ВВС. Чтобы стать летчиком-истребителем, подделал документы: иначе его не приняли бы по возрасту — «слишком старый».

— Я покажу, какой я старый, — фыркнул Колдуэл. Он родился в 1910 году.

Ему нравилось прозвище, которое дали ему журналисты, — «Убийца».

— В сорок первом я видел, как немецкий пилот расстрелял моего товарища, который спускался на парашюте, — сказал однажды Колдуэл в офицерском клубе, когда его спросили, почему он так агрессивен. — С тех пор вопрос о немцах у меня решен.

Больше его ни о чем не спрашивали.

«Австралиец, они же все ненормальные, — пожимали плечами английские товарищи Колдуэла. — Потомки каторжников, отчаянные головы».

Один только Колдуэл никогда не брал с собой аппаратуру для фотосъемки вражеских войск, хотя «Киттихаук» были предназначены в том числе и для разведки.

Вместо этого он брал увеличенный боезапас. И никогда не возвращался, не используя его без остатка. «Я летаю не фотографировать врага, а уничтожать его», — комментировал он.

И вот сейчас флайт-лейтенант Колдуэл вместе с остальными рассматривает только что доставленные из США новые самолеты — первые сто девяносто семь из обещанных девятистот.

— Утверждают, что «Киттихаук» позволят нам сократить отставание от Bf.109F, — заметил командир эскадрильи Чепмен.

— Время покажет, — проворчал флайт-лейтенант Колдуэл.

24 февраля 1942 года, Северная Африка

Одиннадцать истребителей «Киттихаук» шли в сторону Акромы.



— Вижу шесть Bf.109F, — доложил ведомый Колдуэла Барр.

Колдуэл тоже их видел.

— Атакуем, — кратко бросил австралиец.

— Командир!.. — начало было Барр, но Колдуэл уже не слушал.

Шесть немецких самолетов шли метров на триста выше.

Барру ничего другого не оставалось — он пошел следом за своим ведущим.

Колдуэл сделал крутую горку и снизу пустил очередь в брюхо «Мессеру», который шел последним из шести.

Немецкий истребитель густо задымил, свалился в штопор.

— Девятнадцатый! — констатировал Колдуэл.

На эту тему с ним никто никогда не спорил: число побед у австралийского аса, что называется, зашкаливало.

Сбитый — об этом Колдуэл узнает гораздо позднее — оказался асом Люфтваффе Ганс-Арнольд «Фифи» Штальшмидт. Он не погиб — сумел посадить самолет на брюхо на ничейной территории и добраться до своих. Но ведь не это главное, главное — «Киттихаук» в состоянии одолеть «Мессер» в воздушном бою!

Немцы опомнились быстро и контратаковали.

Вот сбит один «Киттихаук», за ним, почти сразу же, упал и второй.

Понять, кто пилотировал эти самолеты, не составляло труда: на обоих нарисованы польские флаги.

Стало быть, сержант Дерма и летный офицер Яндер. Поляков было немного — двенадцать человек, и держались они особняком, сразу же образовав «землячество». Колдуэл, честно говоря, был невысокого мнения об их летном мастерстве.

Сержант Карсон на «Киттихауке» заметил «Мессер» у себя на хвосте. Вспомнилось, как говорил Колдуэл, когда его спрашивали — как он поступает, если прижмет: «Толкай все в угол, даже если больно». Эта странная фраза имела вполне практическую расшифровку.

— Толкай все в угол, — повторил Карсон одними губами и бросил самолет вниз.

Со стороны падение выглядело неконтролируемым. А теперь... Ручка управления на себя — «даже если больно» — и вот уже «Киттихаук» находится выше «Мессера». Все, очередь. Немец начинает дымить...

10 марта 1942 года

— Я вам докажу, что «Киттихаук» может быть истребителем-бомбардировщиком, — заявил Колдуэл перед вылетом. — Пари?

— С вами спорить, сэр, по крайней мере, на эти темы... — английский офицер не закончил фразы и, скупно улыбнувшись, пожал плечами.

«Убийца» Колдуэл подвесил под фюзеляж своей машины бомбу.

— Ждите с результатом, — кратко бросил он.

Доклад о поражении цели подтвердился.

Колдуэл похлопал «верного коня» по железному «боку»:

— Отныне буду звать тебя не «Kittyhawk», а «Kittybomber»!..

3 ноября 1943 года, Карельский фронт

— Стрельников! Василий!

Лейтенант Василий Стрельников выскочил из деревянного дома, где располагался штаб 78 истребительного авиаполка.

— Что кричишь? — спросил он своего товарища, лейтенанта Медведева.

— Новые самолеты прибыли. С иголочки, прямо из цеха. Для поднятия боевого духа.

— Это которые? Американские? Обещанные? — Стрельников с трудом удерживался, чтобы не побежать.



Самолеты назывались «Киттихаук». И доставляли их в первую очередь в те полки, где успешно освоили предыдущую модель — «Томахаук».

— На чем бы ни летать, лишь бы бить врага! — высказывался по этому поводу Василий Поликарпович.

Самолет, в общем, понравился: большая площадь боковых окон за местом пилота, винт сместился вверх и появилась возможность укоротить стойки, а мотор — полторы тысячи лошадиных сил. Шесть пулеметов калибра 12,7 мм. По сравнению с «Томахауком» усилена бронезащита спереди и сзади пилота.

— Истребитель-бомбардировщик, — сказал Медведев с таким довольным видом, словно сам его изобрел. — В полном соответствии с директивой о дневных бомбардировщиках.

Он имел в виду специальный приказ наркома обороны «О применении истребительной авиации на поле боя в качестве дневных бомбардировщиков». Новый самолет как будто создан был для того, чтобы выполнять этот приказ.

Об опыте «английских товарищей» с их «Kittybomber» в те дни на Северном фронте еще не знали.

— Поглядим, поглядим, на что способна машина, — пробурчал Стрельников.

Ему не хотелось высказывать мнение раньше времени. У каждого самолета имеются и плюсы, и минусы. Хотя выглядели эти аппараты и в самом деле неплохо.

...Конечно, у «Киттихоук» нашлись и минусы. Этот самолет довольно медленно поднимался — пять тысяч одолевал почти за восемь минут. Большая длина разбега при взлете и пробеге на посадке. Выражаясь коротко и ясно — «туповат» на разгоне и слабоват на вертикали.

А скоро пришло время проверить новые самолеты в настоящем деле.

Октябрь 1944 года, Северный фронт

С нынешнего лета Стрельников — капитан, командир эскадрильи.

И вот теперь начинается долгожданное наступление советских войск на севере. Пора выбить немцев из Киркенеса!

Фашисты держались за эти края крепко. Норвежский город Киркенес — это железнорудный обогатительный комбинат, это крупный порт, гораздо более удобный, чем лежащий восточнее другой порт, финский, — Петсамо, который уже с сорок третьего года находится в пределах досягаемости советских дальнобойных орудий. И наконец, в восьми километрах от Киркенеса расположен аэродром.

Так что эта цель — наиважнейшая.

— Товарищи! — говорил Стрельников своим летчикам, даже не заглядывая в приказ: каждое слово он с первого же раза заучил наизусть. — Наша задача — наносить бомбоштурмовые удары по опорным пунктам, батареям, войскам и штабам противника в районе высадки десантов. Мы должны также уничтожать транспорты и боевые корабли противника в портах.

«Киттихауки» к тому времени были уже опробованы и хорошо освоены. Машина больше не таила никаких сюрпризов.

Некоторое время назад летчиками 78 полка было освоено топмачтовое бомбометание: бомба с горизонтального полета сбрасывалась над самой водой и рикошетила от ее поверхности, поражая борт корабля.

Такой способ, лихой и «дикий», был гораздо эффективнее прочих: пикирующее бомбометание опасно для самолета, а торпедирование дает вражескому кораблю достаточно времени для маневра уклонения.

При топмачтовом способе бомба поражает цель секунды за две. Да и бомб требуется совсем немного — от двух до пяти ФАБ-250. Даже сравнительно неповоротливые «Киттихауки», — способные нести одну ФАБ-250 и еще две бомбы по сто килограммов, — успевают «сделать свое дело и уйти». Как раз для этого самолеты подходили как нельзя лучше.

11 октября 1944 года, Северный фронт

Группа самолетов, ведомая капитаном Стрельниковым, поднялась в воздух.

Шесть «Киттихауков» с бомбами пронесли над фьордом Сульте.



— Вижу их! — услышал Стрельников.

Баржи, предназначенные для эвакуации техники противника, и немецкие мотоботы отчетливо выступили сквозь легкий туман, окутывавший северные воды.

Небо оставалось чистым — ни одного фашистского самолета.

— Ну что, угостим немца американскими пилюлями? — сказал Стрельников, направляя самолет к морю.

— Одна готова!

Водоворот медленно утягивал на дно тонущую баржу. Немцы готовились стрелять по самолетам, но тут вторая атака советских летчиков поразила мотобот.

В это время сухопутные войска уже перешли в наступление.

А для пилотов наступило короткое время отдыха.

Утром 12 октября пришло сообщение от капитана Барченко-Емельянова, командира разведотряда численностью в двести человек:

«Захватили две батареи противника на мысе Крестовом. Противник подходит на катерах со стороны Линахамари, создается угроза уничтожения десанта. Боеприпасы и продовольствие на исходе. Без продовольствия можем держаться три дня, без боеприпасов не продержимся и трех часов. Прошу поддержать авиацией!»

— По машинам!

И снова в воздухе «Киттихауки»...

Четыре часа они штурмовали войска и батареи противника на мысе Крестовый.

Стрельников видел, как горят жилые дома и бараки, как бегут и падают люди... Что ж, их никто не звал на эту землю. Они сами пришли и принесли сюда кровь и разрушение.

Самолеты возвращались за новыми боеприпасами и вновь взмывали в небо.

Разрушен причал.

Стреляют зенитные орудия. «Киттихаук» уходит от огня и снова заходит для бомбометания. Одна зенитная точка подавлена.

— Возвращаюсь! — слышит капитан Стрельников голос Медведева.

Навстречу идут «Юнкерсы». Два, потом еще один.

Самолет Медведева загорается.

В этот день были уничтожены четыре зенитных точки, на парашютах сброшен груз для советского десанта. Советское наступление на Севере продолжалось...

© А. Мартьянов. 04.09. 2012.

22. Спортсмен в рядах люфтваффе



— Проиграть? Возможно. Сдаться? Никогда. — Такими словами Эрнст Хейнкель встретил известие о том, что основным истребителем люфтваффе становится его главный конкурент — Bf.109.

Главное детище фирмы, He.112, не получило должного признания.

От Эрнста Удета пришло убийственное сообщение — технический департамент решил рационализировать авиационное производство. Это позволит распределить ресурсы, использовать потенциалы... Бог знает, что еще!

Хейнкель нервно смял машинописный листок. Разгладил, перечитал. Снова смял.

Напоминает «почетный» мир на позорных условиях. Вот что это напоминает.

Пусть «Хейнкель» занимается только бомбардировщиками, а «Мессершмитт» — только истребителями. Очень мило и, главное, — так рационально!

— Наши действия? — хладнокровно осведомился Зигфрид Гюнтер, ведущий конструктор фирмы.

«Дядюшка» Хейнкель сверкнул круглыми очками.

— Продолжим работу в прежнем русле, — бросил он. — Когда встанет вопрос о самолете, который, возможно, сделается наследником устаревшего Vф.109, — а вопрос этот встанет быстрее, чем кое-кому бы хотелось! — мы должны уже иметь наготове собственный вариант.

— Следовательно, работаем по истребителю, — заключил Зигфрид с таким видом, словно ничего другого и не ожидал.

— Я хочу, — медленно проговорил Хейнкель, и вид у него был такой, словно он произносит заклинание, могущее исторгнуть желаемое из самих недр мироздания, — я хочу, чтобы наш самолет установил новый рекорд скорости. Он должен войти в историю!



Октябрь 1937 года, Берлин

Глава технического управления Министерства авиации, непревзойденный ас Эрнст Удет смотрел на телеграмму, которую только что положили ему на стол.

Удет был красив — строен, с открытым правильным лицом, которое мгновенно располагало к себе.

Несколько раз он перечитал телеграмму, и его привлекательные черты дернулись, исказились. Положительно, эта руководящая работа плохо сказывается и на нервах, и на внешности, не говоря уж об отношениях с людьми!

— Что это? — спросил Удет пустой кабинет.

Портрет Геринга на стене безмолвствовал. Оставалось заново изучить текст послания составленного в тоне, граничащем с откровенным хамством!

Эрнст Хейнкель, как явствовало из него, с отказом не смирился. Более того, он продолжал работать над собственным проектом, в обход... нет, не в обход, а вопреки категорической рекомендации сосредоточиться на пикирующих бомбардировщиках.

Вслед за Герингом Удет был большим поклонником пикирующих бомбардировщиков... И как Хейнкель с его манией устанавливать рекорды не понимает, насколько перспективной работой ему предлагали заняться?... Уму непостижимо.

Хейнкель с нескрываемым торжеством сообщал, что в Ростке закончены работы над новейшим проектом фирмы, который пока что носит название «Проект 1035». Собственно, теоретическая разработка была завершена еще в мае, но сейчас уже можно видеть сам самолет.

«Мы полностью отдаем себе отчет в том, что замена Bf.109 более современным, перспективным истребителем...»

Что он пишет? До чего же трудно руководить немцами! У каждого в голове зреют собственные планы господства над миром.

С чего он взял, что Bf.109 придется заменять в ближайшее время?

— Ладно, — вслух произнес Удет и вызвал секретаря. — Подготовьте проект контракта для «Хейнкеля». Пусть строит первые три опытных... и десять предсерийных самолетов. Посмотрим, что там у них получилось.

6 июня 1938 года, Балтийское побережье

Эрнст Удет лично прибыл на аэродром, чтобы увидеть детище Хейнкеля в полете. «Проект 1035». Это название уже отброшено. Хейнкель лично настаивал на том, чтобы его самолету присвоили имя He.100. «Круглое число принесет счастье», — уверял он.

На «сотку» для своего творения претендовал еще один конструктор. И наверняка по той же причине. Однако Хейнкель «продал» просьбу. «Дядюшка Эрнст» частенько добивался своего, следует это признать...

He.100, по идее, должен стать эталоном в своем классе — в том, что касалось аэродинамики. Удет видел это и без пояснений. Конструкторы снова, как и в случае с He.112, сделали упор на снижение воздушного сопротивления.

— Здесь установлена уже знакомая вам поверхностно-испарительная система охлаждения, — объяснял лично Хейнкель, благосклонно сверкая стеклышками очков. — Для охлаждения масла используется ментоловый спирт. Как видите, испаряясь, он отводится на поверхностный радиатор в киле, стабилизаторе и фюзеляже, а после конденсации в жидком виде поступает обратно.

— Элегантно, — сказал Удет первое, что пришло в голову.

«Дядюшка Эрнст» принял это за решительное одобрение.

— Далее. Мы исключили мотораму. Капот буквально обтекает двигатель, он усилен и сам несет мотор. Крыло с одним лонжероном. Топливо в четырех баках. Баки занимают, согласно нашим расчетам, сорок пять процентов размаха крыла. И кстати о крыльях...

— Да? — спросил Удет, видя, что Хейнкель запнулся.

Однако знаменитый конструктор вдруг рассмеялся:

— Дело в том, что мы одновременно проектировали две пары крыльев — с размахом в девять метров и с размахом в семь с половиной метров. Наш главный конструктор, Гюнтер, не слишком хорошо встретил мою идею, но... Но я не отказываюсь от надежды установить новый мировой рекорд скорости. Собственно, для этого и требовалось второе крыло — меньшего размаха и площади. Для истребителя оно не годится, однако для спорта...

Последнее слово окончательно покорило Удета. Он тряхнул головой и подошел к летчику-испытателю, который уже ждал команды.

— Господин флюг-капитан! — обратился к нему Удет. — Прошу вас уступить мне свое место.

Флюг-капитан Гертинг отсалютовал герою-асу. Удет лично забрался в кабину.

Хейнкель с замиранием сердца следил за происходящим. Возможно, вот он — звездный час для его самолета...

И — да. Ни самолет, ни пилот не подвели. Эрнст Удет установил на He.100 невиданный рекорд — 631 километр в час.

8 июня 1938 года, Берлин, редакция газеты «Берлинер Цайтунг»

Фотокорреспондента Руди Готше вызвали к главному редактору.

Руди вошел в кабинет довольный. Он вернулся с Балтики с отличными фотографиями: славный сын германского народа Эрнст Удет устанавливает новый рекорд скорости на творении гения германских авиаконструкторов!

— Руди, — главный редактор странно не смотрел ему в глаза, — где твои негативы?

— В папке, — ответил фотограф. — Я всегда храню все в папках, надписанным.

— Отдай их мне.

— Я могу узнать причину?

— Нет, — сказал главный редактор и многозначительно показал пальцем вверх, между потолком и портретом фюрера. Он прикрыл глаза, как бы кивая.

Руди расстроился.

— Но я так удачно...

— Мы отберем лучшие снимки, — заверил его редактор. — Те, которые лучше для Германии.

Ничего не подозревающий фотограф, конечно, не мог и предположить, как сложилась ситуация.

А сложилась она следующим образом.

«Наверху» — в воздушных сферах между потолком и Гитлером, — было принято оригинальное решение: убедить весь мир в том, что рекорд был поставлен не на He.100, а на He.113. Люфтваффе нуждались в деньгах. Деньги имелись у потенциальных зарубежных покупателей.

Их надлежало убедить в том, что He.113 состоит на вооружении люфтваффе и что это вообще первоклассная машина. Мировые рекорды устанавливает. Чтобы именно He.113 продавать доверчивым иностранцам!

Для того, чтобы дотошные европейцы и еще более дотошные русские не вывели истину, из прессы срочно изъяли все четкие снимки He.100. Так погибли лучшие творения Руди Готше...

А тем временем международному сообществу уже вовсю представляли He.113.

Начало ноября 1939 года, Мариэнэ

— Наконец-то!

Корпорации «Хейнкель» было разрешено поставлять истребитель на экспорт.

Японцы ждали этого разрешения, буквально топчась на пороге фирмы. На аэродроме Мариэнэ уже готовились принять старых клиентов, как вдруг...

— Господин Хейнкель, мы получили сообщение от закупочной комиссии Советов, — доложили Хейнкелю.

Эрнст Хейнкель вздрогнул.

— Когда приезжают русские?

— Они уже здесь. — На стол легли бумаги. — За поставку ценного сырья Советы хотят приобрести образцы немецкого вооружения.

— Проклятье! — Серые глаза Хейнкеля, уменьшенные линзами, забегали. Он лихорадочно соображал.

Необходимо развести советских специалистов и японских. Чтобы они не попадались друг другу на глаза. И самолет... О каком самолете они хотят говорить — о стотринадцатом или о сотке? Все так запутано...

Иван Федорович Петров, начальник ЦАГИ, начал как раз с «сотки».

Вместе с советским летчиком-испытателем Степаном Супруном Петров вышел на аэродром.

— Вон он, ихний самолет, — кивнул Супрун. — Ох, полетаю, Иван Федорович!..

— Давай, лезь в кабину, немцы разрешили, — кивнул Петров.

Минут пятнадцать Супрун смотрел в кабине приборы. Выглянул, окликнул начальника:

— Дядя Ваня, проверь, как оно — в норме?

«Дядя Ваня» проинспектировал.

— Да вроде все в норме. Заводи мотор, послушаем.

Супрун завел мотор, вслушался в «музыку».

— Можно лететь, — подытожил он. — Надо немцам сказать, чтобы выводили на старт.

Петров был озадачен: ему показалось, что немецкая сторона не ожидала подобного поворота. По аэродрому забегали стройные, молчаливые фигуры — взад-вперед. Некоторые — с острыми папками под локтем.

— Да что там? — с досадой воскликнул Петров.

Через полчаса старательно выговаривающий по-русски слова молодой офицер доложил:

— Господин Петров! Существует чрезвычайно строгая инструкция за подписью самого рейхсминистра авиации Геринга. К полетам на He.113 допускаются только летчики с трехмесячной подготовкой.

— Бросьте, — возразил Петров. — Супрун на то и летчик-испытатель, что подготовки для него не требуется.

Молодой офицер, не глядя, отсалютовал и куда-то отбыл.

Супрун закурил.

— Долго они так бегать намерены? — Он кивнул на суетящихся сотрудников. Те куда-то звонили, что-то друг другу докладывали. Время шло. Супрун засмеялся: — А ведь мы не уйдем!

Очевидно, до немцев это тоже дошло. Еще через час к советским специалистам подошел следующий офицер, более хмурый, более толстый и менее симпатичный. Протянул Петрову бумаги.

— Вы должны подписать согласие оплатить стоимость самолета в случае аварии, — сказал он.

У Петрова в портфеле лежал миллион германских рейхсмарок. Не раздумывая, он подмахнул бумагу.

Немец надулся и отошел. Часы тикали и тикали...

— Ну что они самолет-то не буксируют на взлетную-то полосу? — с досадой воскликнул Супрун.

— Ты, Степан Павлович, давай-ка потише, — остановил Петров. — Следи за выражениями.

Супрун засмеялся и отошел.

Как раз в это самое время к Петрову приблизился третий немец. Пожилой, сухощавый, с усами. Наверняка еще в Первую Мировую сражался.

— Подпишите, — приказал он и подал Петрову еще одну бумагу.

— Что там?



— В случае катастрофы фирма не несет ответственности за жизнь летчика.

Петров глянул — Супрун еще не вернулся.

— Ну ладно... — И подписал.

После долгих проволочек самолет вывезли на взлетную полосу. Супрун запрыгнул в кабину и поднял He.113 в воздух. Петров среди немецких «камераден» наблюдал за полетом.

Одну за другой советский летчик выполнял на He.113 фигуры высшего пилотажа. Судя по лицу Эрнста Хейнкеля, немецкие испытатели такого на его самолете не проделывали. Похоже, сам конструктор дивится собственному детищу.

Когда самолет приземлился, Супруна встретили аплодисментами. Подняли на руки, потащили в столовую. Хейнкель мгновенно распорядился устроить пышный банкет.

«Умеют немцы быть расторопными, когда им время тянуть не требуется», — с усмешкой думал Петров.

Подошел Удет — ас, красавец, грудь в крестах. Петров с удивлением заметил, что в глазах у него дрожат слезы.

— Я летал на этом самолете, — через переводчика сказал Удет, — но не думал, что он на такое способен.

Ивана Петрова, Степана Супруна окружали германские фашисты, которые сейчас, после впечатляющего полета, внезапно перестали быть фашистами и сделались просто летчиками, конструкторами, чиновниками. Все-таки очень много общего у людей...

В честь советского пилота били одну за другой хрустальные рюмки.

А буквально за стеной представители потенциального противника СССР — Японии — закупают не только этот же самый самолет, He.113, но и лицензию на его производство...

* * *

...Спустя короткое время в СССР пришли к выводу, что He.113 слишком напоминает спортивный самолет. На роль настоящего боевого истребителя он не годится. Поэтому интерес у советских специалистов к этому самолету быстро пропал.

Впрочем, He.113 действительно никогда не воевали. Но об этом все участники истории узнают только потом, когда Великая война уже закончится. В неизвестности останется на сей счет один Степан Супрун — он погибнет в сорок первом...

© А. Мартьянов. 04.09. 2012.

23. Воздушный турист



Весна 1905 года, Париж

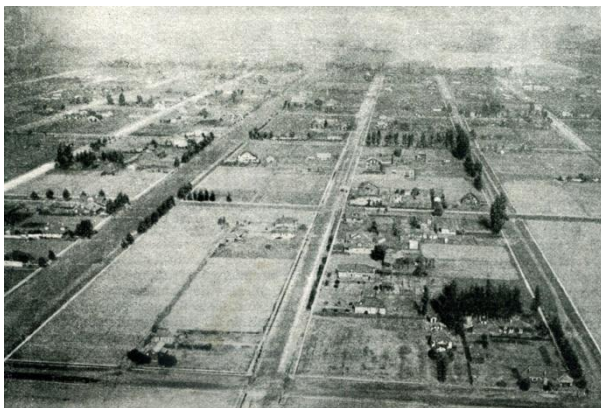
В клубе аэронавтов царило небывалое оживление.

На конкурс представлялись модели аэропланов, маленькие и полноразмерные. Большинством голосов победителем признали унтер-офицера из батальона аэронавтов, сапера Луи Полана.

Молодой, красивый, приветливый, он охотно раздавал автографы, показывал свою модель и отвечал на вопросы корреспондентов.

Серьезная девушка в строгом сером костюме попросила унтер-офицера уделить несколько минут. Полан охотно повернулся к ней, сделав жест корреспондентам-мужчинам, чтобы те не мешали. Журналисты понимающе разошлись, однако остановились на таком расстоянии, чтобы слышать каждое слово.

— Мсье, — спросила девушка, — как вы пришли к решению сделаться аэронавтом? Ведь эта специальность, в отличие от остальных, не может быть наследственной!



— Хороший вопрос, — кивнул Полан. — Я происхожу из старинной семьи моряков, мадемуазель. Так что, можно сказать, тяга к приключениям у меня как раз наследственная. Равно как и страсть к механике, к изобретениям человеческого гения. Несколько лет я был штурманом на пароходе, который курсировал между Францией и Японией.

— Разве море не дает вам достаточно романтики? — настаивала девушка.

— Великая Империя Моря давно уже покорена человечеством, — ответил Полан немного высокопарно, но вполне искренне. — От соперничества с этой стихией не жди ни опасностей, ни славы... ни прибыли.

Девушку покорило последнее слово. Она быстро кивнула и отошла.

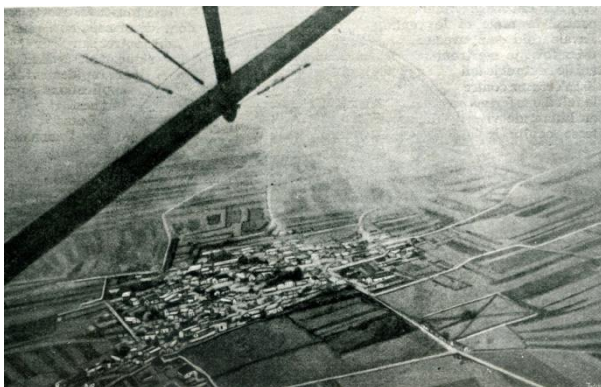
Но Полан не лукавил — призы за достижения в области авиации назначались действительно немаленькие.

В 1901 году он записался на службу в полк авиаторов добровольцем. Под руководством своего командира, полковника Ренара, обучался управлению аппаратом легче воздуха. Но был в полку еще один офицер, капитан Форбэ, который заразил Полана «ересью аппаратов тяжелее воздуха».

И Полан начал строить модели аэропланов, как маленькие, так и полноразмерные.

Лето 1908 года

Конкурс полноразмерных моделей аэропланов завершился. Луи Полан сиял от радости. Всего три года прошло с тех пор, как он оставил военную службу и вплотную занялся авиамоделированием, — и вот уже серьезные успехи!



Жаль, нет в живых капитана Форбэ, чтобы разделить его радость. Форбэ пробовал летать на аэроплане и при посадке разбился насмерть.

Полан дал слово жене и друзьям: пока аэропланы не станут безопасными, в воздух он не поднимется.

— Дорогая, обещаю тебе! — в тысячный раз повторял он встревоженной мадам Полан. — Я не оставлю нашего сына сиротой. Мое увлечение авиацией совершенно безопасно: я намерен строить модели. Господин Де Ла Морт приглашает меня на работу на свою аэростанцию. В перспективе — небольшая фабрика по изготовлению авиационных игрушек...

Мадам Полан вздыхала... и не очень-то верила.

И вот конкурс моделей клуба аэронавтики Франции. Биплан Полана — лучший.

— Настоящий, «живой» биплан, — заметил Анри Фарман, который также занимался конструированием самолетов, только, в отличие от Полана, летающих. — Изумительно, мсье. Жаль только, что он без мотора. А вы не хотели бы?..

Он не договорил. Они взглянули друг другу в глаза — и мгновенно поняли друг друга. Луи Полан улыбнулся.

— Возможно, я сумел бы раздобыть какой-нибудь двигатель, — сказал, наконец, Полан.

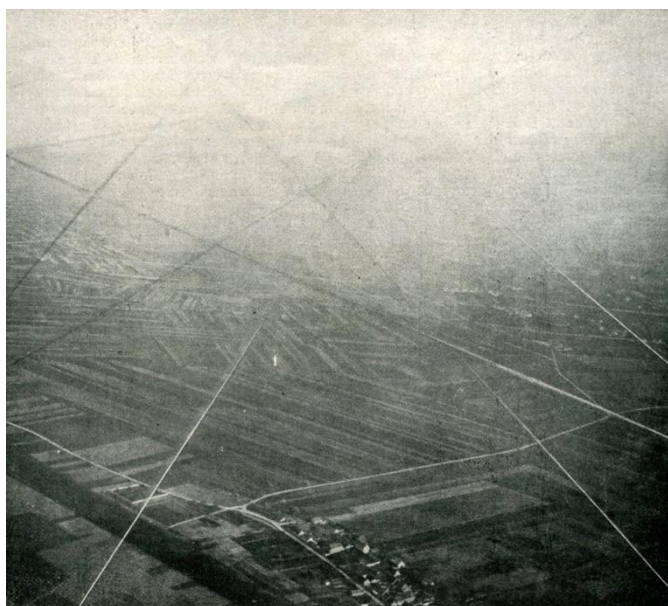
— Что ж, до встречи в воздухе, — кивнул Фарман.

Поиски двигателя заняли время. Мадам Полан вынуждена была смириться с тем, что увлечение мужа вышло на новый уровень.

— Я знала, что этим закончится, — только и сказала она.

— Дорогая, все только начинается...

Луи Полан получил летную лицензию за номером десять



Июль 1909 года, Бар-сюр-Об, Франция

«Дорогая, — писал Луи Полан своей супруге, — если бы ты могла меня видеть! Авиация настолько новая область дерзаний человеческого духа, что каждый день приносит новые потрясающие рекорды. 3 июля я поднял мой биплан на 5 метров и пролетел, с маленькими промежуточными посадками, аж 8 километров. И это было признано великолепным достижением.

Однако уже через несколько дней такой «рекорд» можно было бы счесть насмешкой: 9 июля я достиг высоты 15 метров! А 13 июля пролетел 12 километров — всего за 15 минут. Это невероятно. Наконец, сегодня, 18 июля, — великий день моей летной карьеры: я побил рекорд высоты Уилбура Райта и поднял биплан на 150 метров над землей».

А вот о чем Полан не стал писать своей жене — так это об аварии.

Луи Полан никогда не ощущал себя человеком войны. Авиация была для него областью игры, спорта, молодости человеческого духа. Если не летающие игрушки — то летающие ради развлечения люди, — вот его идеал.

— Я хочу показать, что аэропланы идеальны для путешествий, для туризма, — повторял он, когда готовился к очередному полету памятного июля 1909 года.

Несмотря на то, что утро 19 июля было туманным, Полан поднял аэроплан, чтобы лететь из Дуэ в Аррас. Полет проходил по плану, но затем погода начала портиться. Поднялся сильный ветер. Полан начал подумывать о том, чтобы посадить аэроплан, и в этот момент сильный порыв швырнул машину вниз. С трудом летчику удалось приземлиться.

Полан упал в поле. Он почти не пострадал, а вот биплан развалился.

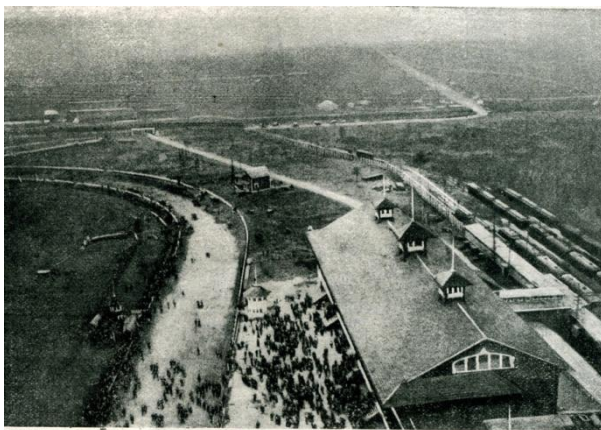
«Маленькая катастрофа, — заявил он, ощупывая свои руки-ноги и убеждаясь в том, что все цело, — такое, в конце концов, случается со всеми летчиками».

Январь 1910 года, Лос-Анджелес

Журналы перепечатавали репортажи о рекордах Луи Полана: перелет из Лондона в Манчестер, рекорд высоты, рекорд скорости, рекорд выносливости... Затем появлялись сообщения о новых рекордах, установленных Анри Фарманом, Юбером Лэтамом.

— Как вы относитесь к тому, что Фарман опять превзошел вас? — спрашивали журналисты.

— Каждого истинного авиатора радует успех соперника, — ответил Полан, — потому что это означает новую победу авиации



Но так думали не все.

Когда Полан получил приглашение принять участие в американском турне, он отправился через океан вместе с двумя монопланами «Блерио» и двумя бипланами «Фарман».

Одновременно с Поланом в Америку прибыли и братья Райт. Они не принимали участия в авиасалоне, цель их была иной: адвокаты фирмы намеревались помешать выступлениям Полана. Причина — использование без разрешения патентованных изобретений братьев Райт в конструкциях представленных самолетов.

Пока адвокаты выдвигали свои требования, Полан преспокойно поднялся в воздух. Еще на пароходе, идущем в Америку, он получил известие о том, что его друг Лэтам побил новый рекорд высоты и поднялся выше километра. Что ж, у Полана были шансы «отплатить» по-дружески: в Америке он летал на высоте почти в два километра.

Полан с триумфом гастролеровал по всей Америке: «Король Воздуха» давал представления в Солт-Лейк-Сити, в Новом Орлеане; благодаря ему штат Техас впервые увидел, что такое самолет.

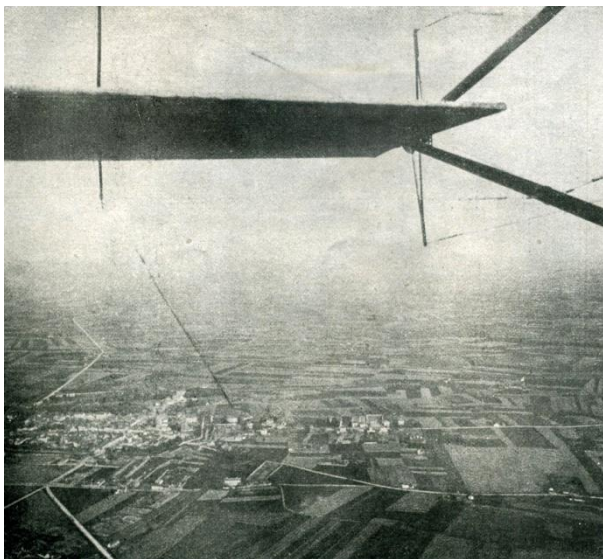
17 февраля Полана настигло правосудие: федеральный суд приказал ему заплатить братьям Райт неустойку в 25 тысяч долларов. Взбешенный, он отменил свое американское турне и отправился в Нью-Йорк.

Адвокаты ждали его. Полан объявил, что отныне выступает бесплатно и отказывается от денежных вознаграждений в случае победы в каком-либо состязании. Он дал несколько представлений и, оставив адвокатов братьев Райт разбираться с прецедентом, вернулся во Францию.

История с использованием патентованных изобретений братьев Райт затянулась на долгие годы, но Луи Полана она больше не касалась. Он просто-напросто улетел...

Февраль 1912 года, Вильфранш-сюр-Мер

Мальчик Рене Полан с восторгом смотрел, как садится гидросамолет и как на землю ступает его отец. Человек, которому подвластно небо! Человек, создающий лучшие в мире игрушки, — а теперь ухитрившийся покорить обе стихии, и «потомственную» для Поланов, — море, и совершенно новую, — воздух.



Школа для подготовки пилотов гидросамолетов под руководством Луи Полана — знаменитого авиационного туриста — была открыта.

— Я считаю, необходимо совмещать все новейшие изобретения, — сказал Луи Полан на открытии. — В частности, воздухоплавание должно сочетаться с фотографией. Каждый человек имеет право увидеть — как выглядит земля с высоты.

— Кроме того, это было бы полезно для армейской разведки, — тихо вставил Анри Фабр, инициатор создания гидроавиашколы.

Луи Полан не расслышал. Ему не нравилась идея использования авиации на войне.

15 сентября 1914 года, Амьен

Лейтенант Луи Полан остановился и отдал честь.

Полковник Ренар устало посмотрел на него.

— Что ж, все-таки пришлось вам вернуться к военной службе, Луи, — сказал он дружески. — Вас переводят в Сербию. Вы — самый опытный и, что уж скрывать, самый старый летчик-истребитель на этой войне. Под ваше начало передается эскадрилья в десять «Фарманов». Экипаж — два человека: пилот и пулеметчик-механик. Отбываете завтра.



Лето 1915 года, Сербия

— К утру потеряем, по меньшей мере, еще шестерых, — сказал военный врач.

Лейтенант Полан хмуро смотрел на импровизированный госпиталь. На передовой действительно сделать для раненых можно было немного.

— У кого из них есть хоть какие-то шансы? — он указал на раненых.

— Трое, думаю, могли бы выжить, но нужна квалифицированная помощь, лекарства, а главное — чистое и теплое помещение, — ответил врач.

— Я отвезу, — сказал Полан. — Мне и раньше доводилось брать пассажиров. Вы еще слишком молоды, чтобы помнить мои рекорды, но один из них — перевозка людей.

Врач фыркнул. Какое ему дело до рекордов, спорта и прочих развлечений мирного времени!

— Если вы намерены помогать, то действуйте быстрее, — только и сказал врач.

Луи Полан считается первым летчиком, который использовал самолет для перевозки раненых. За это он был награжден Орденом Почетного Легиона.

10 мая 1937 года

— Мсье Полан, у меня для вас плохие новости, — незнакомый молодой человек остановился на пороге комнаты.

Луи Полан отложил карандаш.

Уже много лет он работал над гидросамолетами. Это стало делом его жизни с тех пор, как он перестал летать.

«В небе должен быть хотя бы один Полан», — так сказал ему сын, Рене Полан, когда сообщил о своем решении сделаться летчиком-испытателем.

10 мая 1937 года он разбился насмерть во время демонстрации нового истребителя...



1960 год, Париж

Огромный пассажирский самолет компании «Эйр Франс» поднялся в воздух.

Молчаливый старик смотрел, как стремительно отдаляется земля. Стюардесса предложила ему бокал вина, бриошь, немного фруктов. Почетный гость «Эйр Франс» — старый летчик Луи Полан — получил приглашение участвовать в первом беспосадочном полете Париж — Лос-Анджелес. Как давно был тот день, когда он прибыл в Америку на пароходе и удивлял простодушных техасцев полетами на невиданной машине!.. С тех пор миновали две войны, с тех пор погиб Рене — Рене, которому так полюбились модельки самолетов, сделанные его отцом.

«Вы столько сделали для нашей авиации, — говорилось в пригласительном билете, — вы много лет работали над технологиями обработки поверхностей с целью улучшения аэродинамических качеств самолета. Вы были отцом нашей гидроавиации... Пионером воздухоплавания... Героем войны...»

Да, все это так. Все так... Вот уже виден американский берег. Когда-то полет в триста километров — от Лондона до Манчестера — был признан рекордным. Сейчас это вызывает добрую усмешку, думал Полан.

Он умрет через три года, в 1963-м. Человек, который всегда считал, что авиация должна служить спорту, туризму, дружескому соперничеству, общению людей.

© А. Мартьянов. 12.09. 2012.

24. Мари Марвингт — невеста опасности



— «Ну дела, ночь была», — донесся до Васи и Ганса Шмутьке голос Брунгильды. Она даже почти не фальшивила. — «Все объекты разбомбили мы дотла...»

— Поет, — многозначительно произнес Вася. — Наверное, хорошо полетала.

— О дамах на аэродроме существует немало комедийных историй, — заметил Ганс Шмутьке, традиционно заехавший в гости на авиабазу «Варгейминга». — Как тут у вас, достаточно комедийно?



— Достаточно, — вздохнул Вася. — Мы известные комики, чего уж там. А вообще Frau Leutnant вполне себе нормальный персонаж, так сказать. Звезд с неба не хватает, великих побед за нею не числится, но неприятностей больших от нее тоже нет.

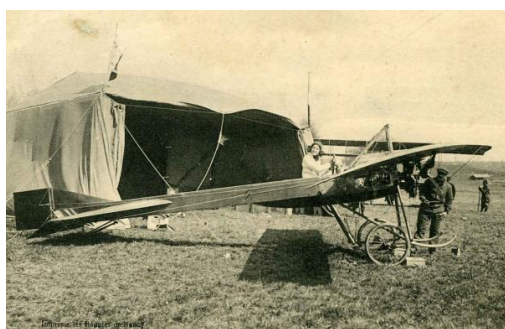
— А малых? — поинтересовался Шмутьке.

— Не знаю, — протянул Вася с сомнением. — Иногда мне кажется, что Вольф в нее немножко влюблен. Что слегка затрудняет ему жизнь, поскольку она выше по званию. А сама она, как мне кажется, немножко влюблена в Лароша. Тебе что, нравятся истории про любовь? Тогда ты ошибся сервером!

— Совсем не нравятся, — заверил его Шмуйке. — Я просто так спросил. А ты сразу начал сплетничать.

— Бонжур! — приветствовала друзей Брунгильда Шнапс. — И гутен таг заодно.

— А что это вы тут про бомбежки поете? — спросил Вася, известный своей бестактностью. — Разбомбили кого-то?



— Это так увлекательно! — подхватила Брунгильда. — Знаете, когда Манфред фон Рихтгофен бросал бомбы, он больше всего досадовал, что из-за крыла своего аэроплана не может хорошенько рассмотреть, как они там, внизу, взрываются. И один раз высунулся подальше, из-за чего поранил пальчик! Он про это смешно рассказывал — мол, «пролил кровь за отечество».

— Да уж, этому человеку нравилось бомбометание, — кивнул Шмуйке.

— Мне тоже понравилось, — сообщила Брунгильда.

— А разве женщины летали на бомбардировщиках? — поинтересовался Вася.

— Я могу назвать по крайней мере одну, — ответила Брунгильда. — Она была первой, кто воевал на бомбардировщике. То есть — воевала, конечно.



— Авиатриса? — Вася подмигнул Шмультке. — Фройляйн Шнапс знает кучу историй о выдающихся женщинах в авиации.

— Любопытно, — вежливо удивился Шмультке.

Брунгильда решила не обращать на эту напускную вежливость никакого внимания:

— Что касается Мари Марвингт, то да, весьма любопытно. Она была универсальной спортсменкой, между прочим.

— Мари? — переспросил Шмультке. — Француженка?

— По месту рождения — да, то есть она родилась на территории Франции, но потом ее семья переехала в Мец, а этот город в те годы принадлежал Германии, — ответила Брунгильда. — Так что немцы могут считать ее своей. А вообще она, как и все великие люди, — достояние человечества!

— Вот как? — протянул Вася. — «Великий человек»?

— Например, во Франции выпустили марку с ее портретом, — отозвалась Брунгильда. — Она, несомненно, выдающаяся личность. Во многом тут сыграл роль ее отец. Может быть, он мечтал о мальчике, когда родилась девочка? Такое нередко случается. В общем, по его инициативе она занялась спортом. Освоила теннис, потом бокс, гольф, футбол, хоккей, плавала на каноэ, стреляла из ружья. Когда стала постарше, занялась альпинизмом.



— Погодите, погодите, — взмолился Шмультке. — Не так быстро. Я просто не успеваю следить. Она занималась всеми этими видами спорта? Да один только бокс требует...

— Ну, она же не выступала профессионально, — возразила Брунгильда. — Просто владела основами. Наверное. А вот с альпинизмом так, я думаю, нельзя, тут требуется более серьезная подготовка.

— Еще и альпинизм! — воскликнул Вася.

— И что такого? Да, она совершала восхождения на горы! — ответила Брунгильда с вызовом. Семь лет, между прочим, отдала этому виду спорта, с 1903 по 1910. Стала первой женщиной, покорившей пики Швейцарских и Французских Альп. А в 1907 году выиграла международный турнир по стрельбе. Первый приз ей вручал сам военный министр Франции!

— Ага, так она все-таки француженка, — заметил Шмультке.

— В принципе, да, — кивнула Брунгильда. — Но погодите, это еще не все. Она превосходно ездил на велосипеде. Однажды проехала от Нанси до Неаполя. В общем, 15 марта 1910 года Французская академия спорта удостоила ее золотой медали «За все виды спорта».

Она замолчала, перевела дух. Оглядела своих собеседников, сначала одного, потом второго.



— И почему вы не задаете мне вопрос, который всегда вертится на кончике языка?

— Какой вопрос? — не понял Ганс Шмультке.

Брунгильда хмыкнула:

— Насчет возраста. Сколько лет было даме, когда она совершила то или иное деяние? Это ведь прямо покоя не дает, а?

— Не то чтобы совсем, но в общем любопытно, — не стал отпираться Вася.

— Мари родилась в 1875 году, — сообщила Брунгильда. — Можете подсчитывать. Да, ей было почти тридцать пять, когда она увлеклась авиацией. Но она не могла пропустить этот совершенно новый, захватывающий вид спорта.

— «Вид спорта»! — вздохнул Ганс Шмультке. — Вот про езду на танке никто не говорит, что это вид спорта. И про стрельбу из башенного орудия — тоже. Не говоря уж о ремонте гусениц...



— А также о покраске, — подхватил Вася. — Заправке топливом...

— Ну, хватит, я поняла, — сердита перебила Брунгильда. — Для Мари, как и для многих, самолеты означали прежде всего спорт, азарт состязания. В 1911 году она писала: «Этот новый спорт ни с чем не сравнится. Многие из нас погибли, но это не встревожит других, опьяненных полетом. Его прелесть — награда за риск. Летать подобно птице — это прекрасно!»

— А сама она, случайно, не погибла за счастье летать, подобно птице? — спросил Шмутьке.

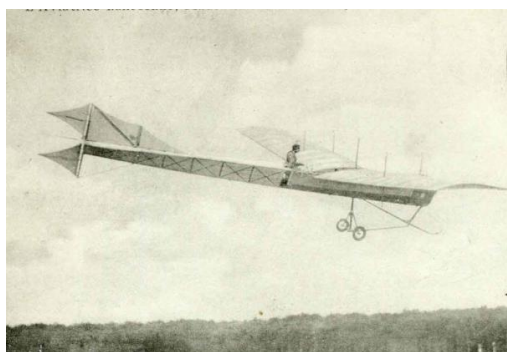
— Что, боязно? А вот представьте себе, она прожила почти девяносто лет! — с торжеством объявила Брунгильда. — Но вернемся к полетам. Вообще Мари Марвингт начала подниматься в воздух еще в самом начале двадцатого века — на воздушном шаре. Научилась управлять им. В 1909 году совершила одиночный полет.

— На воздушном шаре? — уточнил Вася.

— Да. Она пересекла Ла Манш. Ее воздушный шар назывался «Падающая звезда»...

— Красиво, хотя с точки зрения авиации — неуместно, — заметил Вася. — «Падающая»!.. Декаданс какой-то.

— В любом случае, полет был удачным, — пожала плечами Брунгильда. — А вскоре в жизни Мари Марвингт произошел переворот — она оказалась на самолете. Сперва в качестве пассажира. В 1910 году начала учиться пилотированию. Она летала на моноплане «Антуанетт». 8 ноября получила пилотское свидетельство — вторая женщина-пилот во Франции. С тех пор Марвингт постоянно в небе. Она совершила около девятисот вылетов и ни разу не упала. Вообще немыслимое дело!



— А во время войны чем она занималась? — поинтересовался Вася. — Сражалась, конечно?

— Не сомневайтесь... Мари переделалась мужчиной и вступила в 42 пехотный батальон. Правда, скоро ее разоблачили и отправили домой. Пришлось ей сделаться медсестрой Красного Креста. Но продолжалась эта гуманная миссия недолго. В 1915 году Мари Марвингт добилась своего, и ее сделали пилотом-бомбардировщиком. Первая из женщин, между прочим.

— И как, удачно? — спросил Шмультке.

— В любом случае, ее наградили крестом. Так что, думаю, удачно, — ответила Брунгильда.

— У меня вопрос, — Вася поднял руку, как ученик в классе. — А как у нее было с образованием? То есть, я хочу сказать — она столько времени занималась спортом, на книги, небось, и минутки не выдавалось?



— Не думаю, что так, — Брунгильда покачала головой. — Это была всесторонне развитая личность. Между мировыми войнами она как раз много писала. Работала в Северной Африке. Ее направлением стало взаимодействие авиации и медицины. Марвингт — одна из учредителей организации «Друзья медицинской авиации».

— Сильно, — искренне сказал Шмуйке.

— И это тоже еще не все, — быстро прибавила Брунгильда. — Она сама написала сценарии и сама поставила два документальных фильма — «Крылья спасения» и «Спасенные голубем» — о медицинской авиации.

— А во Вторую мировую? — после паузы заговорил Вася. — Ей ведь тогда было уже... Нет, нет, не подсчитываю! — оборвал он сам себя.

— Во время Второй мировой она работала медсестрой в реабилитационном центре для раненых летчиков, — ответила Брунгильда. — Видите, как она умела сочетать сразу несколько своих призваний? Кстати, этот центр она сама организовала.

— Молодец, — сказал Шмуйке. — Нет, правда. Я серьезно. Я под сильным впечатлением.



— Еще она знала семь языков, — сообщила Брунгильда. — И летала до глубокой старости. В восемьдесят ухитрилась полетать на реактивном истребителе. Представляете? Сверхзвуковой истребитель, в восемьдесят лет! Примерно в те же годы получила лицензию на управление вертолетом. Думаю, из чистого любопытства. В восемьдесят шесть она проехала на велосипеде от Нанси до Парижа. А скончалась она в восемьдесят восемь — 14 декабря 1963 года...

— Руку на сердце положи, я бы не рискнул доверить старушке управление реактивным истребителем, — признался Вася.

— В самом крайнем случае она разбилась бы насмерть, — сказала Брунгильда. — Прекрасная смерть для «невесты опасности» — это было ее прозвище в юные годы, когда все давали друг другу пафосные имена.

— Угу, прекрасная смерть, — кивнул Вася. — И загубленный самолет. Не говоря уж о том, что она могла уронить его кому-нибудь на голову.

— Не уронила же, — возразила Брунгильда. — Что рассуждать о том, чего не случилось? Премии в память Мари Марвингт за достижения в области авиа- и космомедицине вручают каждый год. Вот это была жизнь!

25. Патриоты Испании: Герника



Ноябрь 1936 года, Берлин

— Послушайте, Дольфи, — дружески обратился к щеголеватому молодому летчику оберст Вольфрам фон Рихтгофен, — ну как вы будете летать, если, согласно вашей медицинской карте, вы только что перенесли тяжелую травму?

Лейтенант Адольф Галланд смотрел на полковника ясными глазами. То обстоятельство, что один из этих глаз после аварии FW.44 остался слепым, сохранялось в тайне.

— Медицинское освидетельствование показало, герр оберст, что я здоров, как черт! — отпарентовал «Дольфи».

«А буквы и знаки на таблице окулиста я знаю наизусть, потому что память у меня точно как у черта», — подумал он, и легкая самодовольная улыбка показалась на его губах.

Суровое лицо оберста поневоле смягчилось. Против обаяния Адольфа Галланда бессильны были все — и начальство, и товарищи, и женщины.

— Ладно. «Легиону Кондор» нужны отважные и опытные летчики. Летать будете на He.51. Вам знаком этот самолет? Испания ждет нашей помощи... обер-лейтенант.

Март 1937 года, Саламанка

В штабе играли в карты.

Рихтгофен потянулся за портсигаром, но Галланд опередил его:

— Сигару, герр оберст?

— Откуда вы берете такие восхитительные сигары, Дольфи?

— Военная тайна... Жизнь слишком коротка, чтобы провести ее без комфорта.

— Это правда, что вы возите в своем самолете шампанское и устрицы?

Галланд рассмеялся:

— Солдат должен быть готов ко всему и в первую очередь — к необходимости отпраздновать очередную победу.



— Хорошо сказано, Дольфи... — Рихтгофен затянулся, с удовольствием выпустил колечко дыма. — Хорошо, что на немецких самолетах летают теперь немецкие летчики. Между нами говоря, эти испанцы совершенно не умеют летать. Мы правильно сделали, отказавшись от роли инструкторов и пассивных наблюдателей.

— А кроме того, работать самому гораздо интереснее, — добавил Галланд и улыбнулся.

— Вам должно быть знакомо чувство восторга при виде смертоносных «цветов», которые вспыхивают каждый раз, когда вы сбрасываете бомбу, — кивнул Рихтгофен. — Впрочем, наша доктрина — развитие в первую очередь бомбардировщиков, — связана не только с эстетическим фактором. Люфтваффе находится в возрасте мужания, в юном возрасте, когда эксперимент становится необходимостью. Мы рискуем, набираясь опыта.

— Что ж, здешняя война дает все возможности для проверки теорий, над которыми потеют наши умники, — кивнул Галланд. — Однако тот опыт, которым мы уже располагаем, говорит мне о необходимости развивать также истребительную авиацию.

— Оборона? — фыркнул Рихтгофен. — Никогда!

— Я не говорю об обороне, — возразил Галланд. — Я говорю о здравом смысле.

— Что ж, Дольфи, у нас сейчас есть чудесная возможность проверить все теории на практике. И это не учения, это настоящая война. Разве не прекрасно?

Март 1937 года, окрестности Бильбао

— Герр оберст, перебежчик высказал намерение говорить лично с вами! — Молодой офицер отсалютовал фон Рихтгофену, держась с нарочитой отстраненностью, но голос его выдавал — подрагивал от возбуждения. — Говорит, что располагает сведениями о «Синтуроне».

— Ведите, — кивнул командующий.

Захват Бильбао был жизненно необходим. Это направление стало делом чести для «Легиона Кондор».

Бильбао — это железная руда и порт. Определенную сложность представлял тот факт, что Бискайя не была собственно испанской — здесь обитали баски.

В дружеском кругу германские офицеры обсуждали, могут ли баски действительно считаться представителями белой расы — или же они «нечто иное».

— В любом случае, — утверждал генерал фон Шперрле, — политически они определенно являются «чем-то иным». Посудите сами, meine Herrschaften! Весь христианский мир содрогнулся, узнав о бесчинствах, которые творили республиканцы! Ватикан решительно поддерживает каудильо — и правильно делает. После сожженных церквей, после убитых священников... — Он передернул плечами. — Логично было предположить, что Бискайя, насквозь католическая, перейдет на сторону Франко. Однако что мы видим? Духовенство Бильбао с крестом в руке благословляет республиканцев. Коммунистов, анархистов, Бог знает еще какую сволочь... У меня это не укладывается в голове.

— В любом случае, — подхватил Рихтгофен, — следует помнить о том, что Бильбао был и остается проанглийским. Драгоценная железная руда по-прежнему уходит к злейшему врагу фюрера и каудильо — к Англии! Это следует прекратить.

— Ничего удивительного, — добавил Галланд, который теперь был повышен в звании и командовал штурмовой эскадрилей, — что свое укрепление они хвастливо называют «Железным поясом» — «Синтуроном».

— У нас есть интересные сведения об этом «Синтуроне», — заявил Рихтгофен.

Перебежчик оказался одним из руководителей строительства этого укрепления — майором Гойкозчеа.

Он забрал с собой схемы «маленькой линии Мажино» — еще одно хвастливое прозвище этого якобы неодолимого препятствия на пути армии националистов.

— Мы знаем, что эта система построена слишком близко к Бильбао — что создает опасность для самого города, учитывая наличие у нас дальнобойной артиллерии, — указывал фон Рихтгофен. — Далее. Часть укреплений, без всякой маскировки, разместили прямо на гребнях Кантабрийских гор. Западная часть системы, обращенная к Сантандеру, укреплена лучше, чем восточная. Это дает нам преимущество. Если, разумеется, пехота нас поддержит. Конечно, мы выигрываем в любом случае, но всегда обидно, господа,

когда после наших успешных бомбежек или танковых атак испанская пехота не занимает новых позиций и не развивает успеха, а продолжает без толку торчать где-нибудь на склоне очередного идиллического холма.

26 апреля 1937 года, окрестности Бильбао

— Наша задача, — Галланд показывал своим летчикам на карте направление, — разбомбить дороги и мосты, уничтожить коммуникации в тридцатикилометровом радиусе от Бильбао. — Его палец остановился на городке под названием «Герника». — Здесь.

В воздух поднялись самолеты: свыше сорока бомбардировщиков — от «тримоторес» до новых He.111. Их прикрывало двадцать истребителей — главным образом He.51 и Fiat-32. Испытывалась в бою и новинка германского самолетостроения — Bf.109.

Был великолепный солнечный день. Городок открывался как на ладони — работал рынок, гуляли люди. Деревянные дома с черепичными крышами, открытый акведук...

26 апреля 1937 года, 15 часов пополудни, Герника

Упала первая бомба.

В клубах дыма ничего нельзя было разобрать. Но вот возникли темные бегущие фигурки — люди искали укрытия.

Самолеты сбрасывали бомбы с низких высот и вновь взмывали ввысь. За бомбардировщиками следовали истребители. Подвижные цели поливались огнем пулеметов. Фигурки спотыкались и падали, дома вспыхивали один за другим... Феерическое зрелище. Происходящее внизу казалось нереальным и зловеще-прекрасным.

26 апреля 1937 года, 17 часов пополудни, 15 километров к юго-западу от Герники

Автомобиль остановился. Джордж Сир, корреспондент газеты «Таймс», открыл дверцу, вышел из машины и замер, не веря своим глазам. Шофер-испанец схватился за голову.

— Что это, Хосе? — пробормотал Сир.

— Конец света, — ответил Хосе. — Вот что это, Хорхе.

— Едем, — Сир снова уселся в машину. И когда Хосе попытался было возражать, заорал: — Едем! Я должен увидеть все своими глазами.

18 часов 30 минут, Герника

Сир ходил среди дымящихся развалин, не веря собственным глазам. Единственный вопрос стучал в его голове: «Почему?»

Герника не являлась военным объектом. Это был просто небольшой городок, один из многих...

Впрочем, нет, не «просто» — это была древняя столица басков. Здесь находился их священный дуб, под которым древние правители вершили свое легендарное правосудие.

От дуба, как известно было Стиру, остался только пенёк, но недавно из этого пня проросли новые веточки.

Он ходил, смотрел, запоминал... Мостовая была раскалена — жар проникал сквозь подошвы ботинок.

28 апреля 1937 года, Париж

Пикассо отшвырнул лондонскую «Таймс». Небольшая публикация, скромно озаглавленная «Телеграмма из Герники», казалось, истекала кровью прямо на столе парижской квартиры.

«Герника, древний город басков и центр их культурной традиции, был полностью разрушен вчера днем самолетами мятежников.

Бомбардировка заняла три часа с четвертью, в течение которых немецкие и итальянские самолеты непрерывно сбрасывали на мирных жителей бомбы и зажигательные снаряды.

Когда я прибыл в город, он представлял собой ужасной зрелище. Огонь охватил его от края и до края. Всю ночь рушились дома, улицы превратились в непроходимые руины. Пламя окрашивало багровым дым, клубившийся по склонам гор.

Герника не являлась военным объектом. По-видимому, целью бомбардировки была деморализация гражданского населения».

Уничтожение мирного города? Сбрасывать бомбы на головы женщин, детей, стариков?.. И это происходит в Испании прямо сейчас!

...В Париже готовились к открытию Всемирной выставки.

От Пикассо ждали картину, которая должна была стать гвоздем испанского павильона. «Пабло, ты должен написать что-то потрясающее. Твоя работа обязательно должна «выстрелить», ты ведь понимаешь?» — говорили ему друзья.

Они хотели от него манифеста кубизма. И он даст манифест кубизма. Его новая картина — «Герника» — «выстрелит» по жестокости, по бессмысленным разрушениям, она откроет всему миру глаза на истинное лицо фашизма.

Бомбардировки жилых городов и мирного населения еще не были привычны общественному сознанию. Гений Пикассо уловил страшную идею: принципа тотального истребления. Он предупредит Европу о том, что она выпустила на волю зверя, которого никто не сможет теперь загнать обратно в клетку.

Пикассо взялся за кисть.

29 апреля 1937 года, окрестности Бильбао

— Генерал Мола требует от нас отчета! — Рихтгофен был в ярости. — Ему должно быть известно, что «Легион Кондор» не подчиняется ему как главнокомандующему! Мы несем ответственность только перед каудильо, а он, кажется, не имеет к нам претензий.

— Уничтожение города, не имеющего военных объектов, вызывает ряд вопросов также у мирового сообщества, — сообщил фон Шперрле.

— Ну и что? Мировое сообщество может потеряться... Скажем, что Гернику сожгли республиканцы. Они и раньше прибегали к пожарам при отступлении со своих позиций.

— Нам не поверят, — фон Шперрле покачал головой. — В Гернике находятся какие-то древние святыни басков. Даже если бы глава их правительства господин Агирре и отдал подобный приказ, — что само по себе невозможно, — ни один баск его бы не выполнил.

— Возможно, бомбежка производилась по ошибке...

— Эта ошибка длилась три часа с четвертью... Хуже того, на месте оказались журналисты и кто-то из местных каноников. Он уже написал в Ватикан.

— Ватикан? Ватикан поддерживает каудильо. Досадно другое: мы разбомбили город и все коммуникации вокруг него, а испанская пехота никак не воспользовалась этим прекрасным шансом.

30 апреля 1937 года, Герника



Каноник Альберто де Онаиндия взял лист бумаги. Его глаза до сих пор слезились, руки дрожали. Он не мог спать по ночам и проводил долгие часы в молитве, но и молитва не приносила успокоения. То, чему он стал свидетелем, по-прежнему горело у него в груди. Ему казалось, что пожары Герники выжгли в его сердце незаживающую рану.

Наконец он решил и излил свои чувства в письме к кардиналу Гома, высшему иерарху испанской церкви:

«...Дети и женщины, погребенные во рвах, громко молящиеся матери, католики, умерщвленные преступниками, у которых нет ни капли сострадания... Несчастливым людям, укrywшимся от воздушного налета, пришлось покидать убежища под пулеметным огнем. Все кругом пылало.

Я ушел из Герники в час ночи. От ужаса никто не плакал и не кричал. Невыносимые страдания превратили нас в бесчувственные статуи.

Ваше высокопреосвященство, ради величия и славы Слова Божьего, ради Плоти и Крови милостивого Господа, нельзя допустить, чтобы свершилось столь же апокалиптическое преступление в Бильбао...»

Он просил католическую Церковь вступить за Страну Басков.

Ответ пришел через неделю.

Кардинал Гома написал:

«Позвольте мне в качестве совета на ваше отчаянное письмо дать простой совет: пусть Бильбао сдастся».

Сентябрь 1942 года, Берлин

Адольф Галланд не опуская глаз слушал до крайности раздраженного Геринга.

— Ни одна бомба не упадет на территорию Германии! — гневно говорил рейхсмаршал. — Я дал это обещание германскому народу и сдержу его!

— Они уже упали, — угрюмо отозвался Галланд. — Можете слетать и полюбоваться.

— Упали? Так чтоб их там не было! — заорал Геринг. — Не валяйте дурака, Дольфи! Германия не станет переходить к обороне. Наш девиз — нападение, атака.

«Дольфи» знал, как выглядит уничтожение города бомбовыми атаками с воздуха. Слишком хорошо знал. Он не сомневался: урок Герники хорошо был усвоен не только немцами, но и их противниками...

1940 год, Париж

Пикассо оставался в Париже, когда туда вошли немцы. Тем утром он сидел у себя на квартире и хмуро смотрел в окно.

Раздался стук в дверь.

Пикассо встал, отворил. Показались двое офицеров в черной униформе. Вежливые, подтянутые. С интересом осмотрелись по сторонам.

Их внимание привлекла репродукция картины «Герника», висевшая на стене.

— Вы ведь художник? — обратился один из офицеров к Пикассо. — Нам так сказали.

— Правильно сказали, — буркнул Пикассо.

Немецкий офицер показал на репродукцию:

— Это ведь вы сделали?

Пикассо прищурился и отчетливо ответил:

— Нет, господа, это сделали вы...

© А. Мартьянов. 22.09. 2012.

26. Автомобильная княгиня



— Что ни говорите, фройляйн Брунгильда, а женщина в авиации всегда будет исключением, — заметил Билл Хопкинс, подавая Брунгильде руку и помогая ей встать.

Брунгильда вспыхнула:

— Если я случайно споткнулась и упала на ровном месте, это вовсе не означает, что я не в состоянии поднять в воздух самолет! Если уж на то пошло, человек, летающий на аппарате тяжелее воздуха, всегда будет исключением из правил.

— И все-таки эти авиатрисы, первые дамы за штурвалом аэропланов, — они все, если верить рассказам, были весьма уникальными личностями, — примирительным тоном проговорил Хопкинс.

Брунгильда сощурилась, с подозрением разглядывая открытое лицо американца: уж не насмехается ли он.

— Все, кто в своем деле первый, так или иначе — уникам, — отрезала Брунгильда. — А что касается авиации, то она стала, в том числе, и средством борьбы за равные права женщин...



— И поэтому дамы-авиатрисы рвались на фронт?

— Думаете, женщинам не свойственно желание послужить Родине? Полагаете, мы не способны презирать опасность и даже упиваться ею? — Брунгильда напряглась, готовясь отразить словесную атаку. — Вот, например, Софья Долгорукая. Никогда не слышали?

— Возможно, краем уха, — сказал Билл Хопкинс, отводя взгляд.

— Софья Алексеевна была дочерью графа Бобринского, сенатора, обер-гофмейстера, председателя Императорской Археологической комиссии. Словом, человека знатного, высокопоставленного и просвещенного. Сама она усвоила самые передовые идеи. Я думаю, она была идеалисткой в высоком смысле этого слова.

— Да? — переспросил Хопкинс. — А почему?

— Потому что она избрала своей специальностью медицину.

— Разве тогда женщин допускали изучать медицину? — удивился Хопкинс. — Мне казалось, они ограничивались ролью медсестры.

— В какой-нибудь Англии — да, — кивнула Брунгильда. — А вот в России — нет. Россия вообще в смысле «женского вопроса» была, можно сказать, «впереди Европы всей». Так что Соня Бобринская стала врачом-хирургом. С 1907 по 1912 год, то есть, с двадцати до двадцати пяти, совсем молодая, работала в этом качестве в госпиталях. Добровольцем отправилась на войну — Вторую балканскую. Был такой «локальный конфликт» в 1912-13

годах. И там от опасностей не бегала, работала в холерном бараке, за что от сербского короля Петра I получила орден.

— Ну что ж, молодец, — искренне признал Хопкинс. — Не боялась графские ручки замарать. А в авиацию она как попала? Многие, я помню, начинали с автомобильного спорта.

— Софья — тоже, — кивнула Брунгильда. — Она даже состояла членом Императорского Российского Автомобильного Общества. Среди сорока восьми участников Киевского автопробега 1910 года была единственной женщиной. Могла бы и победить, кстати, шансы имелись. Пробег был серьезный — протяженностью более трех тысяч километров по маршруту «Санкт-Петербург — Псков — Витебск — Могилев — Киев — Гомель — Рославль — Москва — Тверь — Новгород — Санкт-Петербург». Все это время она управляла автомобилем самостоятельно. В Вышнем Волочке случилась неприятность — один из участников въехал в ее автомобиль и разбил ей радиатор. Это произошло уже на последнем этапе перед финишем. Княгине пришлось сойти с дистанции.

— Да уж, обидно, — согласился Хопкинс.

— Между прочим, первый приз завоевал родной брат княгини, — добавила Брунгильда. — Он принимал участие в пробеге на немецкой машине «Гаггенау».

— Да там вся семья автомобилисты! — восхитился Хопкинс.

— И сама Софья, и ее брат, и ее муж — тоже, — кивнула Брунгильда.

— Она была замужем? — переспросил Хопкинс.

— Конечно. За князем Сергеем Александровичем Долгоруким, — ответила Брунгильда. — Он был немного ее старше — флигель-адъютант, полковник Конного лейб-гвардии полка, член Императорского Яхт-клуба и Императорского Российского Автомобильного Общества (как и его супруга), и вообще участник многих благотворительных обществ. У них родилась дочь. Во время автопробега их сфотографировали вместе, Софью Алексеевну с супругом, в автомобиле «Делоне-Бельвиль» с мотором аж в восемнадцать лошадиных сил. Красавец-автомобиль, красавица-княгиня, красавец муж. Но чем-то он ей не угодил, — муж, я хочу сказать, — и они развелись еще до Первой мировой войны.

— А может, это она ему не угодила? — предположил Хопкинс.



— В смысле? — угрожающим тоном переспросила Брунгильда.

Но Хопкинса не так-то просто было сбить с курса.

— Слишком самостоятельные, смелые женщины не всем по душе, — ответил он. — Может, князь был человеком старой закалки.

— Честно говоря, не знаю. — Брунгильда вздохнула. — В те годы вся жизнь пришла в движение и брожение, все так стремительно менялось, в том числе и взгляды на брак... Софья Алексеевна навсегда сохранила фамилию первого мужа. Есть у меня предположение, что они разошлись только де-факто, но не де-юре.

— Понятно, — сказал Хопкинс. — В конце концов, тема мужа — это не так интересно, как тема самолетов. Вася вон говорит — «первым делом самолеты».

— Это песенка, — серьезно отозвалась Брунгильда. — Я выучила ее по-русски и думаю перевести на немецкий. Она идеологически очень правильная и по мелодии приятная.

— Ну так вернемся к самолетам, — попросил Хопкинс.

— Самолет — в данном случае это будет «Блерио», — сказала Брунгильда. — От увлечения автомобилями до увлечения авиацией в те годы был только один шаг. В 1911 году богатая, знатная, красивая русская аристократка отправилась во Францию и прошла там курс обучения в авиашколе Блерио. В России ей потребовалось подтвердить диплом, поэтому она поступила в школу пилотов Императорского Российского Аэроклуба и 5 апреля 1914 года получила российское удостоверение пилота.

— Четырнадцатый год, — задумчиво проговорил Хопкинс. — Полетать в свое удовольствие «автомобильной княгине» уже не удалось.

— Обидно за нее... — кивнула Брунгильда. — Она сразу стала проситься на фронт. Ей, разумеется, отказали. Тогда она, дипломированный врач-хирург, пошла сестрой милосердия в отряд Красного Креста имени Государственной Думы. Сначала служила на фронте под Варшавой, затем — в Персии в корпусе генерала Баратова. Была награждена четырьмя медалями. И все это время не оставляла мысли об авиации. В ее характере очень мало стремления к личному рекорду и очень много стремления послужить людям. Мне так кажется, когда я размышляю о поступках княгини Долгорукой.

— А вы часто о них размышляете? — поразился Хопкинс.

— Случается. Может быть, поэтому я такая рассеянная, — ответила Брунгильда. — Видите ли, Билл, мне кажется, без понимания поступков людей прошлого, их мотивов, мы сами как будто повисаем в некоем безвоздушном пространстве.

— Вполне себе воздушное пространство, особенно если соображать, куда летишь, — хмыкнул Билл. — Ладно, продолжайте. Русская история двадцатого века не делает пауз, несется, как бешеный бык!

— Согласна, — кивнула Брунгильда. — В конце концов, в начале семнадцатого года княгиню Долгорукую направили на переподготовку в Гатчину, а затем в двадцать шестой корпусной авиаотряд. Она не смогла воспользоваться назначением из-за революции и распада армии.

— Долгорукая с ее-то характером вполне могла бы возглавить авиационный отряд каких-нибудь красноармейцев, — заметил Билл Хопкинс.

— Она не приняла революцию, — ответила Брунгильда. — Кстати, в восемнадцатом году, в Петрограде, Софья Долгорукая вышла замуж вторично — за князя Петра Петровича Волконского. Почти сразу же обстоятельства вытолкнули ее из Петрограда — она уехала за границу. Есть романтическая версия, которая мне очень нравится: будто бы она отправилась туда, где люди сильнее всего нуждались в помощи врачей, — в Германию. И там, в Германии, спасла от смерти красивого немецкого летчика, за которого и вышла замуж... Жалко, что все это неправда, — прибавила Брунгильда совсем другим тоном. — «Милость к падшим» не простиралась у Софьи Алексеевны столь далеко. Она уезжала в Англию и в двадцать первом году отважилась вернуться в Петроград. Она узнала, что Волконский арестован. Не очень понимаю, как ей это удалось, но она вытащила его из тюрьмы и увезла с собой в Лондон.

— Чем не история о спасении летчика? — пробормотал Хопкинс. — Тоже романтично.

— По-своему, — вздохнула Брунгильда. — Хотя вообще жизнь эмигрантов совершенно не романтична. Софья Алексеевна пыталась найти работу в педагогике, в медицине, но у нее не имелось соответствующих дипломов. Волконский подрабатывал переводами, был бухгалтером и клерком, устроился в казино. Софья Алексеевна вообще не находила применения своим талантам. В 1926 году, уже во Франции, вновь сдала экзамены на право вождения автомобиля и начала водить такси. Потом устроилась секретарем у маркиза Ганея. Что это за маркиз такой? Ничего себе карьера — сделаться секретаршей... Она написала книгу о Москве и издала ее в Париже на русском языке в 1928 году. Писала что-то в эмигрантской прессе.

— А если бы она осталась в Советской России? — спросил Хопкинс. — Какие гипотезы?

— Для аристократки существовал, конечно, немалый риск попасть под репрессии, особенно при Ленине, Сталин относился к «бывшим» куда более терпимо, оценивал по деловым качествам, — ответила Брунгильда. — Вспомните, например, бывшего полковника царской армии Бориса Шапошникова, ставшего советским маршалом и начальником Генштаба СССР... Но вообще, если не принимать этот риск во внимание, — то перспективы открылись бы перед ней обширнейшие. Огромная страна, сотни людей, жаждущих учиться, постигать новую технику, летать... Да и возможности-то какие! Промышленность, авиационные клубы!.. Но — происхождение «подкачало». А может, ей просто не хотелось работать плечом к плечу с победившим пролетариатом.



— Логично, — сказал Хопкинс. — Хотя все равно печально. А во время Второй мировой где она была?

— В Париже. Думаю, с немцами не сотрудничала. Они пытались переманить к себе старую русскую аристократию, но те, хоть и ненавидели большевиков, упрямо к немцам на службу не шли. Вот и Феликс Юсупов огорчил фашистов, и Матильда Кшесинская... У Матильды, кстати, сын сидел в концлагере. А у Долгорукой — дочь. Долгорукая ездила навещать ее в лагере. Жаль, подробности не известны, ведь это очень трагические и сильные страницы в жизни этой незаурядной женщины.

— А после войны она так и не приехала в Россию?

— Нет, умерла во Франции, в Париже, в сорок девятом году.

— Какой огромный был потенциал — и как много не сбылось, — задумчиво произнес Хопкинс.

— Время перемен, — ответила Брунгильда. — У кого-то двадцатый век все отобрал, а кому-то отдал. Были крестьянские дети, которых в жизни ничего, кроме отупляющего

тяжелого труда не ожидало и которые поднялись в небо и сделались известными летчиками. А были члены императорских обществ, аристократы и богачи, меценаты и изобретатели, окончившие дни свои секретарями, швейцарами и водителями такси.

— От слишком философских мыслей, фройляйн, — сказал Хопкинс, — помогает только одно: взять новый самолет — и в небо!

© А. Мартьянов. 22.09. 2012.

27. Эскадрилья «Ультиматум»



Январь 1918 года, Москва

— Садитесь, товарищи. — Ленин показал на диван и кресла, обтянутые простыми белыми чехлами.

В кабинете сразу стало тесно. Гремя сапогами, военные занимали места. Блеснули пенсне — среди членов делегации имелись и штатские.

Заговорил один из них, положив на колени планшет:

— Мы, Владимир Ильич, по поводу учреждения Народного комиссариата воздушного флота.

Ленин прищурился:

— Это так необходимо?

— Недавно на президиуме Всесоюзного Совета Народного Хозяйства товарищ Ларин довольно резко высказался насчет авиационных заводов, — признал член делегации Акашев.

— Да? Любопытно! — отозвался Владимир Ильич.

— Он сказал, что Советская республика не нуждается в предприятиях, подобных фабрике духов и помады.

Ленин по-детски весело рассмеялся.

— Ну, это товарищ Ларин, конечно, перегнул палку! Воздушный флот нам необходим. И в культурном строительстве Советской республики он, несомненно, будет играть значительную роль. Но сейчас у нас имеются более неотложные задачи. Нужно укрепить все народное хозяйство. Думаю, в самом скором времени настанет пора и для авиации. А чем вы планируете заниматься, товарищи?

— Пока что мы создали рабочую Коллегию воздушного флота в составе девяти человек, — доложил Акашев. — Трое от военного авиаперсонала, шесть представителей от авиационных заводов — профсоюзов и рабочих организаций. Для начала мы намерены собрать имеющиеся в стране самолеты, разбросанные по различным фронтам. Даже разрушенные. Заберем двигатели, запасные части. Сохраним все, что возможно. Изучим, починим. Восстановим завод «Дукс».

— Дело важное, нужное, — подытожил Ленин. — Создание Народного комиссариата воздушного флота буду голосовать. Успехов вам, товарищи! Скоро уже красные авиаторы поднимутся в небо и заставят считаться с собой весь мир.

Март 1923 года, Москва

Мишка Осипов вышел из кинозала ошеломленный. Хоть он и был уже почти взрослым — четырнадцать лет, — и считал себя тертым калачом, но увиденное потрясло его до глубины души.

Фильм назывался «Как старик Пахом в столице в небеса летал на птице». Конечно, самолеты и планеры Мишка видал и раньше, но до сих пор ему в голову не приходило, что это может стать его специальностью. Его, обычного паренька из рабочей семьи!

В Москве возникло Добровольное Общество друзей воздушного флота. О самолетах говорили теперь везде. Любой школьник знал: авиационной техникой должны теперь овладеть хозяева страны, рабочие и крестьяне. А советские ученые работают над самой главной проблемой самолетостроения — над двигателями.

С двигателями «засада» была еще до революции. Закупали их преимущественно за рубежом. А буржуи, понятное дело, пытались продавать чужой стране те механизмы, что были похуже, а все лучшее оставляли себе.

После войны и революции авиационных двигателей в Советском Союзе почти не осталось. Да и не больно-то нужны чужие! Будем строить собственные.

Но как может обычный школьник участвовать в этой великой работе?

ОДВФ прилагало все усилия для ликвидации авиационной безграмотности населения. Одни только агитполеты на заграничных «Юнкерсах» чего стоили! Ребята после школы все время проводили возле аэродрома.

Пилоты казались существами нездешними. Думалось: не может быть, чтобы любому стали доступны полеты, — как деду Пахому, например...

8 мая 1923 года, Москва

Глава английского торгового представительства в Москве мистер Ходжсон холодно смотрел на советских дипломатов. Уполномоченный Наркоминдела, Виктор Леонтьевич Копп, сделал шаг ему навстречу и, на долю секунды помедлив, протянул руку. Эта доля секунды была тщательно выверена и не осталась незамеченной британским дипломатом.

— Мое правительство уполномочило вручить вам ультиматум, — произнес британец.

Этот большевик сильно его раздражал. Лично раздражал. Хотя дипломатическая (и британская) сдержанность не позволяла Ходжсону проявлять свои чувства. Копп, конечно, обо всем догадывался и улыбался — едва заметно. Профессиональный революционер, участник войны, умник, променявший высшее образование на революцию.

Отвратительно, что таким выдающимся личностям, как лорд Керзон — вице-король Индии, представитель знатнейшего рода, твердый, умный, высокообразованный дипломат, — приходится иметь дело с подобными выходцами из «мещанской среды». Но — ничего не поделаешь. Недавно они объявили о создании Советского Союза. Начали преследования священников. Объявляли их шпионами империализма.

Конечно, Англии, по большому счету, абсолютно плевать на русских священников. Но ведь наглость русского хама превосходит уже всякие границы. Советы необходимо поставить на место, пока не стало слишком поздно. Эта мысль красной нитью проходила через весь «Ультиматум» и прочитывалась без всякого дипломатического усилия.

— Наркоминдел, как и всегда, внимательно рассмотрит требования лорда Керзона, — проговорил Копп.

Содержание ультиматума быстро сделалось достоянием общественности. Советские газеты не поскупились на эпитеты и разъяснения.

Лорд Керзон требовал уплатить компенсацию за расстрел в двадцатом году английского шпиона Дэвисона. Хотя Дэвисон участвовал в антисоветской диверсионной организации и был расстрелян правильно. Кроме того, лорд обвинял советское правительство в антибританской пропаганде в Индии, Персии, Афганистане. Все суммы, переводимые советским правительством в эти страны, расходуются на одну цель: на подрывную работу против Англии!



Лорд требовал немедленно отозвать советских полномочных представителей из Афганистана и Персии. Ведь именно они — виновники национальных восстаний, прокатившихся по британским колониям.

Лорд Керзон, конечно, отдавал себе отчет в том, что в случае невыполнения советской стороной его требований придется прибегнуть к крайним мерам. Фактически он угрожал России новой интервенцией.

Дипломатическая машина лихорадочно принялась вращать колеса: Англия сделала несколько уступок, Россия, со своей стороны, дала Англии денег... Англия сделала вид, что удовлетворена. Россия притворилась непобежденной, но открытой для переговоров.

«Мнительность великобританского правительства должна быть чрезмерной, чтобы считать, что у советского представителя на Востоке не может быть иного употребления денег, как для целей антибританской интриги», — писал Наркоминдел в ответной ноте. Не смог товарищ Копп удержаться от ехидства.

А народ получил новую тему для творчества. И тут уж разошелся вовсю, не стесняясь в выражениях.

Лето 1923 года, Москва

Наступило время, о котором еще в восемнадцатом говорил Ленин: время создания народного, массового красного воздушного флота.

Мишка Осипов с товарищами — юные друзья воздушного флота — все свободное время посвящали авиации: читали книги, журнал «Самолет», пытались строить модели.

— Вот вам, ребята, полезная общественная нагрузка! — сказал им однажды руководитель местного отделения ОДВФ. — Агитируйте москвичей. Собирайте деньги прямо на улице, обращайтесь к товарищам, ведите разъяснительную работу. Нужно собрать средства на строительство флота. Английские буржуи хотят нас задавить. Даже ультиматум прислали: мол, делайте, как мы приказываем!.. Дадим империалистам достойный ответ.

...Когда ребята принесли очередную порцию денег, то услышали долгожданное:

— Вы настоящие активисты. И теперь получите в награду дополнительную работу. На Ходынке лежит старый трофейный «Ньюпор» еще со времен войны. Вот вам бумага от Общества. Заберете его к себе в школу, разберете, может быть, попробуете починить. Покажете и другим ребятам, что такое авиация.

В школе разобранный самолет произвел большое впечатление. А Мишка Осипов даже сделал доклад.

— Пока еще нет у нас настоящей советской техники, — говорил он. — Но она обязательно появится. А пока что будем пользоваться той, что осталась нам от интервентов. Вот интересный пример, — он вытащил мятую газетную вырезку. — В девятнадцатом году в районе Петрозаводска был сбит английский самолет «Авро-504». Пилотировал его летчик-белогвардеец Анкудинов. Где сейчас этот беляк — нас интересоваться не должно, но, может быть, среди наших врагов. Он нам не нужен! А вот самолет его пригодился социалистической Родине. Наши конструкторы разобрали его и сняли чертежи. Примерно как мы с нашим «Ньюпором». И скоро уже в наше небо поднимутся красные самолеты!

11 ноября 1923 года, Москва, Центральный аэродром

Играл оркестр. Исполняли новую песню, недавно сочиненную и уже ставшую общенародной, — «Авиамарш»:

Бросая ввысь свой аппарат послушный

Или творя невиданный полёт,

Мы сознаём, как крепнет флот воздушный,

Наш первый в мире пролетарский флот!

Наш острый взгляд пронзает каждый атом,

Наш каждый нерв решимостью одет;

И, верьте нам, на каждый ультиматум

Воздушный флот сумеет дать ответ!

На груди у активистов — значки, выпущенные специально для этого случая: изображение самолета со сжатым кулаком вместо пропеллера. На более откровенных карикатурах кулак был заменен кукишем, а внизу написано: «Наш ответ Керзону».



Да, таким был ответ молодой Советской Республики на ультиматум британского империализма. Новая эскадрилья. Она так и называлась — «Ультиматум».

Каждый самолет имел собственное имя — «Ультиматум московских рабочих», «Наш ответ Керзону», «Нижегородский ультиматум», «Абхазский ультиматум»...

Председатель ЦИК СССР Михаил Иванович Калинин произносит речь. Он растроган, голос дрожит, ветер относит слова в сторону, — но ведь все понятно и без слов.

Самолеты, которыми вооружили эскадрилью, были английской постройки. Такая вот смешная ирония судьбы.

Это были «Де Хэвилленды» — DH-9A, носящие имя своего создателя, сэра Джеффри Де Хэвилленда. Надежный биплан, «Де Хэвилленд» был выпущен в огромных количествах — более четырех тысяч экземпляров. А потом усовершенствованный вариант, с лучшим мотором, — еще почти четыре тысячи.

После войны в Англии оставалось много этих самолетов. И годных, и поломанных. И с моторами, и без моторов. А Советская Россия готова была платить. Что ж, буржуазный мир есть буржуазный мир: нажива прежде всего — и сделка состоялась.

DH-9A поставлялись из Англии в СССР, где изучались, дорабатывались, приводились в порядок. На какие средства? Да на те самые, которые собирали активисты ОДВФ.

Это потом уже армейский разведчик-биплан DH-9A превратится в первенца советского авиастроения, Р-1, машину, на которой учились все: и летчики, и конструкторы. Она помогала не только осваивать летное дело, но и создавать новые самолеты.

Пока что он, еще в «первозданном виде», стоит на московском аэродроме под гром «Авиамарша» (как тогда писали — «Авио Марша»). Готовый дать достойный ответ Керзону — свой собственный пролетарский ультиматум.



Январь 1924 года, Лондон

Лорд Керзон закрыл дневник, опустил веки. Его тонкое лицо было бледным, высокий лоб с залысинами покрылся потом. Все-таки он сумел добиться многого.

Советское правительство трусливо пошло на уступки. Заплатило за расстрел британских шпионов. Священников, правда, не выпустило — да и черт с ними, с православными мракобесами. Главное — за британскую кровь уплачено золотом.

В какой-то мере это — успех его, лорда Керзона. Успех британской дипломатии. Он может быть удовлетворен. В его мемуарах появится новая красивая страница.

...И не знал вице-король Индии, потомок знатного рода, что в историю он войдет вместе с жизнерадостным пролетарским кукишем на самолете английской конструкции, а имя его сделается поговоркой совсем не в дипломатическом контексте.

© А. Мартьянов. 12.10. 2012.

28. Крылья Червонного



Март 1912 года, аэродром Червонное Волынской губернии

...К обломкам аппарата уже бежали люди.

Летчик Яновский с трудом выбрался из-под обломков. Он сильно пострадал, но был жив и в сознании.

Инженер Зембинский пришел в ярость.

— Вы это сделали умышленно! — кричал он на Яновского. — Я обо всем доложу Федору Федоровичу!

Имение Червонное и аэропланная мастерская принадлежали Федору Федоровичу Терещенко, богатому помещику и сахарозаводчику. Он сам устроил аэродром на выгоне для скота — площадью в сорок один гектар.

С юности Терещенко заинтересовался аэропланами. И поскольку был богат, а семья во всем содействовала увлечениям «Федорика», как его называла матушка, то скоро уже у помещика имелась собственная мастерская.

Сергей Сергеевич Зембинский прибыл в Червонное по приглашению хозяина после того, как тот лишился своего главного конструктора, талантливого Дмитрия Павловича Григоровича.

«Дезертирство» Григоровича обернулось для Терещенко поначалу настоящей бедой. Но с Петербургом не потягаешься — а именно туда, на завод Первого Всероссийского товарищества воздухоплавания, сманил конструктора один из основателей этого товарищества, господин Щетинин.

Зембинский же с удовольствием «принял хозяйство». Червоннская авиамастерская существовала на доходы от производства сахара и спирта. Она являлась передовым предприятием: собственное конструкторское бюро, четыре авиамотора, три самолета — один «Блерио-ХІ», купленный Федором Терещенко за границей, и два моноплана собственной постройки.



Ф.Ф. Терещенко. 1916 г.

Затем были разработаны и созданы еще два самолета: «Терещенко № 2» и «Терещенко № 3» — наследие Григоровича, который проделал основную конструкторскую работу.

Зембинского эти «Терещенки» не устраивали, и он, после «бегства» Григоровича, вплотную занялся новым монопланом — «Терещенко № 4».

— Четвертый номер будет гораздо лучше летать, — утверждал Зембинский. — Мы не станем разбрасываться усилиями. Раз уж Федор Федорович вывез из-за границы «Блерио», то станем изучать «Блерио» и на его основе конструировать собственные, лучшие монопланы. А испытания покажут, где недостатки и где достоинства.

Впрочем, в достоинствах своего самолета Зембинский не сомневался. Этот аппарат готовили к показу на Московской воздухоплавательной выставке. Тем ужаснее оказалась катастрофа Яновского.

...— Вы это нарочно сделали! — напустился Зембинский на летчика.

Яновский, вытирая кровь с лица, пытался возражать:

— Зачем бы я стал сам себя гробить, помилуйте, Сергей Сергеевич?

— Да уж не знаю, зачем! — злился Зембинский. — Может, доказать хотели, что Григорович лучше меня самолеты строил. Вы умышленно заложили крутой вираж на малой высоте и крылом за землю зацепили. Я видел!

Вечером пилота навестил управляющий именем — Вашкевич.

— Мне, господин Яновский, нужно писать сейчас донесение Федору Федоровичу, — сказал он. — Вы уж сообразоволяйте дать объяснения. А то от господина Зембинского, сами знаете, толку не добьешься, он только ругается.

— Да я вообще летать сегодня не собирался, — признал пилот. — Хотел сделать два прыжка. А тут аппарат попал на вспаханное поле. По всей вероятности, зацепил одним противокапотажным полозом за почву и сделал резкий поворот. Это и вызвало падение. Никакого злого намерения у меня, Боже упаси, и в мыслях-то не было!

— А зачем вы хотели делать два прыжка?

— Да у Зембинского ведь не выпросишь, чего он хочет! — в сердцах сказал пилот. — То лети, то не лети. Думал проверить кое-что в самолете. Говорил бы определенно, а то ведь клещами не вытянешь, чего добывается, а потом других винит.

— Думаю, господину Зембинскому придется покинуть Червонное, — сдержанно проговорил Вашкевич.

Федор Федорович поддержал своего управляющего. Инженер был уволен.

Октябрь 1913 года, Гатчина

— Господин Терещенко поручил мне передать аппарат Офицерской воздухоплавательной школе! — Такими словами завершил свою речь новый конструктор Червонного, француз Альфред Пишоф.

Щедрый дар известного промышленника был встречен общими рукоплесканиями.

К конкурсу военных аэропланов самолет — «Терещенко № 5-бис» — не успел. Жаль — ведь новый конструктор предложил интересные решения.

— Я намерен принять участие в конкурсе и получить заказ от военных, — объяснял Терещенко Пишофу. — А они хотят, чтобы самолет можно было быстро доставить к месту назначения наземным транспортом. Поэтому новая конструкция должна быть простой в сборке и разборке. Сумеете?

...Когда Пишоф показал Федору Федоровичу самолет, который разбирался за несколько минут, Терещенко поначалу даже не поверил. Но факт оставался фактом: «Терещенко № 5» можно было подготовить к транспортировке практически мгновенно.

— Вот еще кое-какие новшества, — Пишоф обратил внимание работодателя на применение роликов в системе тросового управления. — Ну и наконец — главное. Теперь двигатель можно запускать силами одного летчика, без наземного персонала.

— Опоздали — не страшно! — говорил потом Терещенко. — Выступим вне конкурса. Главное — показать наш самолет в Петербурге. Придемся ко двору — так и без всяких конкурсов заказ получим.

На аэродроме он с интересом наблюдал за полетами самолетов других конструкторов. Пишоф стоял неизменно рядом, морщил лоб, делал заметки в блокноте.

— Я вот думаю, мсье Пишоф, — обратился к нему Терещенко, — завести у нас в Червонном аэродинамическую лабораторию. Я получил положительное письмо от Жуковского, где он дает мне дельные советы на сей счет. Что скажете?

— Скажу, что вон тот самолетик — голландский, что ли? — выделяет большие чудеса, — отозвался Пишоф.

Терещенко прищурился.

— Вы правы, — признал он. — Летчик высококлассный. Выжимает из машины все, что только можно. Вот бы нам такого.

— Хотите сманить? — удивился Пишоф.

— А почему бы нет? — вопросом на вопрос ответил Терещенко.

Каково же было его удивление, когда ему представили пилота, и это оказалась женщина!

— Голанчикова, — она протянула руку по-мужски.

Терещенко замешкался, не зная, перевернуть ли ладонь дамы для поцелуя или же ответить ей рукопожатием. Остановился на втором.

— У меня есть к вам предложение, госпожа Голанчикова, — сказал украинский предприниматель. — Мне необходим летчик-испытатель. Господин Яновский в основном лежит в госпитале, потому что часто разбивается, но вы, кажется, по госпиталиям скакать не намерены.

— Со мной тоже бывало, — призналась Голанчикова. — Если вас это не пугает...

— Меня абсолютно ничего в вас не пугает, — заверил ее Терещенко. — Согласны ли вы работать на меня?

— Почему бы нет! — задорно ответила молодая женщина.

— Не пожалеете, — сказал Терещенко. — У меня интересно. В мастерской пять металлообрабатывающих станков, столько же станков по дереву. Все технологии самые передовые. Оплата — пятьсот рублей ежемесячно, квартира в Червонном и стол.

Голанчикова получила на руки объемный трактат и углубилась в чтение.

«Обязуюсь в течение года летать на аппаратах, которые мне будут даны фирмой Червоннской аэропланной мастерской. На других же аппаратах производить полеты не представлю себе права».

«Принимаю на себя полную ответственность в случае могущих произойти со мной несчастных случаях, не дай Бог, во время полетов».

Голанчикова прочитывала и подписывала. Условия казались вполне справедливыми.

31 января 1914 года, Червонное

— Думаю, нам трудно заинтересовать заказчиков самолетами собственной разработки. — К такому неутешительному выводу Терещенко пришел после возвращения из Петербурга. — Поэтому, господа, — он остановил взгляд на своем новом конструкторе Василии Иордане, который начинал свой путь с Сикорским, но перешел к Терещенко в надежде на самостоятельную работу, — временно переходим к копированию французских образцов.

На столе уже лежал контракт на поставку восьми аэропланов типа «Фарман XXII» с двигателями «Гном» в восемьдесят лошадиных сил.

— Это хороший договор. — Терещенко говорил твердым голосом, уверенно. — Цену одного самолета установили в девять тысяч рублей. Общая сумма контракта — свыше девяноста трех тысяч рублей.

— А чертежи? — спросил Иордан мрачным тоном.

— Чертежи прилагаются. И оговорено специально, — Терещенко усилил в голосе нажим, — что аппараты должны быть поставлены во всем сходно с прилагаемым чертежом. Все операции по изготовлению и сборке производятся под наблюдением офицеров, назначенных Воздухоплавательной частью.

— А испытания? — подала голос Голанчикова.

— Да, теперь об испытаниях. Они проводятся перед комиссией. Ее решения безапелляционны. Если провалимся — это наши риски, — ответил Терещенко.

— Мы не провалимся, — уверенно произнесла Голанчикова.

— Надеюсь, — кивнул Терещенко. — От нашего самолета требуется, чтобы он с полной полетной массой мог набрать высоту в пятьсот метров за двенадцать минут. Полет, не касаясь земли, — в течение полутора часов. И после посадки должно быть констатировано осмотром, что аппарат может повторить полет без каких-либо исправлений.

Пишоф поднялся с места:

— Братья Фарман уполномочили меня как своего земляка оговорить условия оплаты лицензии.

Терещенко спохватился:

— Позвольте представить вам нового директора Червоннского аэропланного завода — господина Пишофа. Сам же я намерен работать над стратегическими путями нашего развития — и над собственными самолетами.

Июнь 1914 года, Киев

Альфред Пишоф поднял в воздух «Терещенко № 5-бис». Руководить заводом, конечно, — прекрасное и важное дело, но Пишоф еще и летчик. А господин Терещенко ясно дал понять, что копирование зарубежных образцов (кстати, оплату лицензии Фарманам он произвел быстро и аккуратно) — временная мера. Нужно развивать собственные самолеты.

На «Терещенко» стоял мотор «Рон» мощностью в шестьдесят лошадиных сил. Впервые в России. Он был куда надежнее «Гнома», хотя и менее распространен.

Маршрут намечался из Червонного до Киева через Городище и Кагарлык. Общая протяженность — почти пятьсот верст. Пишоф решил не брать с собой механика. «Терещенко» — надежный самолет, и первое лицо завода бралось это доказать собственным примером.

Последний перегон, из Кагарлыка до Киева, оказался трудным: поднялся сильный ветер, пошел дождь. Небо было затянуто тяжелыми облаками, и Пишоф потерял ориентировку.

Пришлось ему вернуться к месту взлета и начать расспрашивать жителей.

Самолет шел на высоте не более двухсот метров. Качало, как на море в шторм, но Пишоф не сдавался — и через сорок минут благополучно опустился на Киевский военный аэродром.

«Полная удача! — рапортовал он Терещенко уже из Киева. — В течение всего путешествия аппарат и мотор были в полной исправности, несмотря на то, что спускаться приходилось на незнакомую и крайне неудобную местность и аппарат вынужден был находиться целую ночь на открытом воздухе под дождем».

Осень 1915 года, Червонное

Управляющий имуществом Терещенко Вашкевич был совершенно вымотан.

Линия фронта приближалась. Необходимо было как можно скорее эвакуировать авиационный завод.

Как на грех, Вашкевич сейчас остался «на хозяйстве» один: Пишоф перебрался в Одессу на завод Анатры, еще одного промышленника, занимавшегося самолетами; Иордан находился на военной службе и был назначен начальником авиационной базы Восьмой армии; а сам Федор Федорович Терещенко выехал во Францию — вместе с другими членами комиссии по заготовке авиационного и автомобильного имущества.

В пятнадцатом году завод мог сдать примерно пятьдесят самолетов — за год. Французы, с которыми был заключен договор, срывали поставки. Имелись и другие сложности, связанные с тем, что русские конструкторы постоянно вносили изменения в «фирменные» чертежи.

Так что Вашкевич фактически один перетаскивал завод в Киев. Ситуация сложилась трудно: от военных пришло уведомление — завод Терещенко может рассчитывать на дальнейшие заказы от армии лишь в том случае, если обеспечит выпуск ста пятидесяти самолетов в год, никак не меньше. Поэтому предстояло приобрести новый земельный участок площадью в полторы тысячи квадратных саженей, да построить новые производственные здания, на персонала нанять — аж четыреста человек. Хлопот полон рот, а хозяин в Париже.

Неудивительно, что Вашкевич не совладал с задачей. Зато удалось достроить в Киеве новый аэроплан — «Терещенко № 7».



Самолет «Терещенко-7». 1916 г.

...Червоннский завод в срочном порядке вывезли в Москву и разместили прямо на Ходынском поле. Начались переговоры с заводом «Дукс», который предлагал купить все это добро за сто тысяч рублей.

Пока шла распродажа, испытывали новый самолет. Москва — не Киев, здесь к Терещенко относились плохо. «Сахарная голова летать вздумал!» Самолет «Терещенко № 7» имел много недоброжелателей — «на почве конкуренции» — и заглох.

19 декабря 1916 года, Действующая Армия

Терещенко перечитал приказ.

Великий Князь Александр Михайлович личным приказом направлял «поезд-мастерскую» в состав действующей армии.

Терещенко лично возглавлял свое новое детище — передвижную мастерскую по ремонту самолетов. В Москве этот поезд — «остаток» Червонного завода — начал работу под открытым небом, под дождем и снегом. Личный состав торопился освоить ремонт самолетов и моторов. А уж потом появились и вагоны, и паровоз.

И вот — фронт.

За руководство передвижной мастерской во фронтовых условиях Терещенко был награжден орденами Святого Владимира 4-й степени и Святой Анны 2-й степени.

20 февраля 1948 года, Париж

Звучал Шопен.

Федор Федорович Терещенко опустил руки, но музыка, казалось, задержалась в комнате.

Прошло столько лет... Революция, отобравшая у него любимое Червонное. Горькие годы эмиграции. Любимый Париж, оккупированный немцами...

Уже давно Федор Федорович не строил самолетов и не помышлял о полетах. Как далекие годы юности, когда он самозабвенно писал любящим маме, отцу, тете о своих первых впечатлениях и уверял их, что летает «всего на двенадцати метрах над землей» и что «опасности никакой нет»! Университет, ранняя женитьба на графине Елизавете Кейзерлинг, старше его на пять лет, даме флегматичной — и все же не простившей супружеской измены... Развод в шестнадцатом году — со скандалом, с епитимьей, с выплатой компенсации оскорбленной жене...

Музыка — вот великий целитель души. Терещенко сделался специалистом по Шопену, давал концерты, писал статьи.

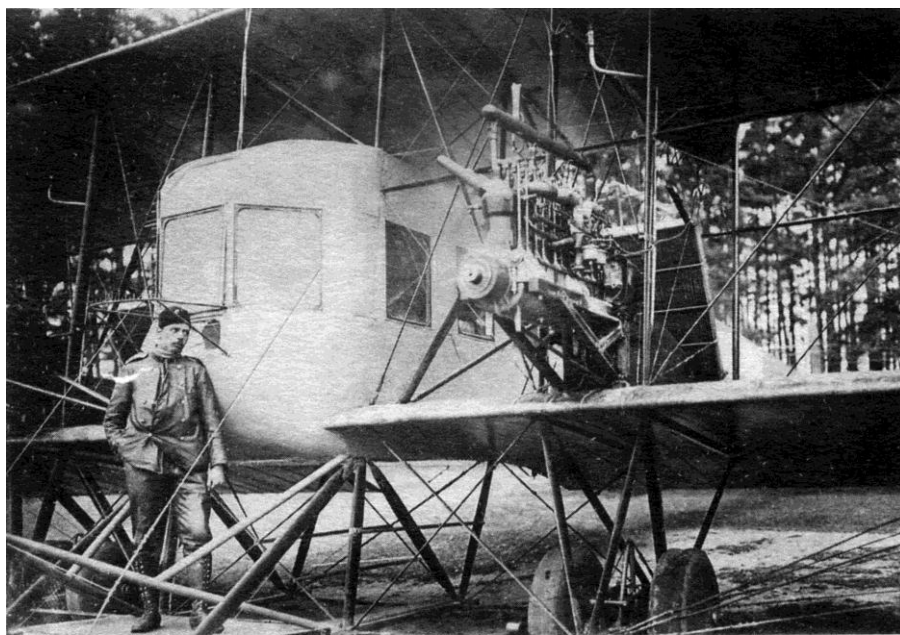
Другим его увлечением стала астрология. В Париже имелось общество любителей, и Терещенко сделался среди них завсегдатаем, даже выпустил книгу об астрологических принципах медицины.

Жить оставалось недолго — в январе 1950 года Федор Федорович Терещенко скончается.

На Родине о нем ничего не знали. Но это его не беспокоило. Настанет время — и История всех расставит по местам.

© А. Мартьянов. 12.10. 2012.

29. Эскадра: «Святогор» против «Ильи Муромца»



«Илья Муромец I» в Яблонне перед испытательным полетом

20 июля 1914 года, Гатчина

Великий князь Александр Михайлович не скрывал раздражения.

— Вся эта затея с большими кораблями представляется весьма сомнительной.

Как полевой генерал-инспектор авиации и воздухоплавания, великий князь вынужден был принимать решение касательно тяжелых самолетов Сикорского. И это его нервировало.

Конструктор Игорь Сикорский всегда считал, что настоящий успех возможен лишь при коллективной работе. Отчасти поэтому он построил самолет «Илья Муромец» — большой, тяжелый, с экипажем в несколько человек, с четырьмя моторами. И буквально за три недели до начала войны совершил на нем долгий перелет — из Петербурга до Киева.

— Мы доказали, что воздушный корабль, мощный, снабженный хорошими моторами, способен преодолевать неблагоприятные условия воздушной стихии, при которых обычные аэропланы лететь не в состоянии, — заметил Сикорский.

Великий князь поморщился:

— Опять вы со своим «Ильей Муромцем Киевским»! Это неповоротливая машина. Как ее использовать на войне?

— Мы считаем, что «Илья Муромец» — отличный тяжелый бомбардировщик, — ответил вместо Сикорского начальник Гатчинской авиашколы полковник Ульянин. — Для него потребуются специальные авиабомбы и стрелковое вооружение. Главное артиллерийское управление уже получило заказ.

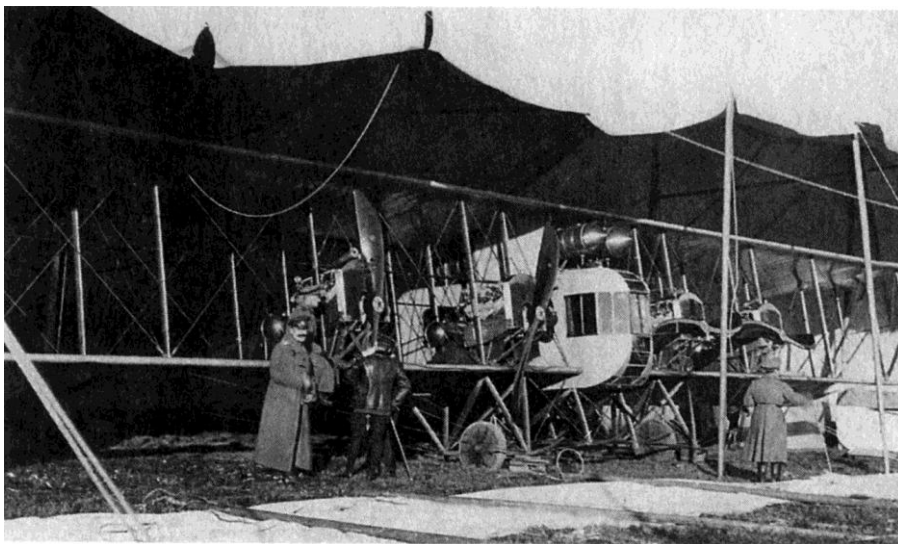
— Но что он будет делать на фронте? — нахмурился великий князь.

— Разберемся на месте, — ответил Ульянин. — Штабы с командирами кораблей примут решение согласно обстановке.

— Ладно, пока занимайтесь комплектованием отрядов, — сдался Александр Михайлович.

— Сейчас необходимо собрать все наши силы в кулак, чтобы дать отпор коварному врагу.

Ноябрь 1914 года, Барановичи, Ставка



Сборка воздушного корабля II тип В (№ 160) с моторами «Санбим».
Командир штабс-капитан А. В. Панкратьев. Яблонна, май 1915 г.

Генерал-майор Шидловский нервничал. Ситуация с «Муромцами» — его любимым детищем — складывалась самым неблагоприятным образом.

Сперва на фронт были отправлены два воздушных корабля. Их предоставили самим себе, и действовали они без руководства и технической помощи. Ничего удивительного, что тяжелый бомбардировщик, могущий нанести врагу значительный урон, выглядел сейчас беспомощно и жалко.

А тут еще постоянные донесения штабс-капитана Руднева, командира одного из воздушных кораблей. Руднев пользовался репутацией храброго офицера, поэтому ему верили.

Штабс-капитан неустанно писал, что «Муромец» не в состоянии подняться на боевую высоту, что аппарат ненадежен. Между тем экипажи Эскадры сидят без дела, и таким образом лучшие летчики страны отвлекаются от фронта ради «сомнительного изобретения» Сикорского.

Шидловский не мог спокойно смотреть, как погибают лучшие надежды на применение такого мощного оружия, как «Муромцы». И написал лично Верховному Главнокомандующему — великому князю Николаю Николаевичу.

Теперь его ждали в Ставке.

— Вам известна позиция великого князя Александра Михайловича, — такими словами встретил его Верховный. — Он не доверяет новейшей технике, тем более — русской. Аппараты Сикорского, по его мнению, — не более, чем раздутая авантюра.

— Это не так! — возразил Шидловский прямо. — И мы беремся доказать свое мнение.

— У вас уже найден способ? — прищурился Верховный Главнокомандующий.

— Мы предлагаем организовать Эскадру Воздушных Кораблей десятикорабельного состава, — ответил Шидловский. — Поделить авиацию на тяжелую, подчиненную Главному командованию, и легкую — подчиненную войсковым соединениям.

— Где предполагаете базирование? — заинтересовался великий князь Николай Николаевич.

— Идеально подходит местечко Яблонна близ Варшавы. — У Шидловского на все был готов ответ: он обдумывал этот разговор не один день. — Яблонна находится недалеко от фронта. С севера защищена Ново-Георгиевской крепостью, с запада — позициями по реке Бзуре, с юга — Варшавской оборонительной системой. Поблизости имеется поле, годное под аэродром.

— Я просмотрю бумаги, — обещал великий князь Николай Николаевич. — Вам придется обождать несколько дней.

Через несколько дней Шидловский был назначен начальником Эскадры.

21 января 1915 года, Яблонна



Слева-направо: штабс-капитан Алехнович, поручик Констенчик и штабс-капитан Журавченко

Прибытие великого князя Александра Михайловича стало для Эскадры неожиданностью.

Великий князь изъявил желание познакомиться с Эскадрой, и скоро на аэродроме выстроился весь летный состав.

Шидловский с тяжелым сердцем принимал высокого гостя. Он знал, что мнение Александра Михайловича о «Муромцах» не переменилось.

— Ну что ж, — проговорил великий князь, — как вижу, вы тут неплохо устроились. Сначала забрали себе в подчинение Эскадру, отвлекли от боевой работы лучших пилотов и многочисленный технический персонал. А сами сидите без дела.

Шидловский понимал: великий князь страшно недоволен тем, что Эскадру организовали без его участия.

— Я советовался со специалистами, — продолжал Александр Михайлович, — и все они держатся единого мнения: «Муромцы» разработки Сикорского совершенно непригодны. Кто такой Сикорский? Недоучка, дилетант! Его аэропланы обладают серьезными дефектами, которые ведут к неминуемой катастрофе.

— Можно ли просить вас привести пример? — осведомился Шидловский.

— Извольте! — отвечал великий князь, неплохо разбиравшийся в авиации. — Корабль и особенно шасси недостаточно прочны. Фюзеляж настолько длинен и тонок, что при крутом вираже не выдержит крутящего момента, создающегося мощными рулями, и гибель экипажа неизбежна. Расстояние между верхними и нижними планами слишком мало — будут образовываться вихревые токи, а они породят вибрацию всего корпуса. Корпус же, как уже говорилось, недостаточно прочен. Шасси, стойки и стяжки создают сопротивление, уменьшающее высоту и скорость корабля. Плоский профиль крыла не обладает необходимой подъемной силой — не лучше ли было поставить толстое крыло?

— Таково мнение вашего высочества? — тихо спросил Шидловский.

— Разумеется, я многократно советовался со специалистами! — был резкий ответ великого князя. — Да если непонятны все эти научные доводы, приведу более простые: высота полета «Муромца» будет недостаточно большой. А сам корабль — отличная мишень. Вас будут расстреливать, как уток во время охоты. Такой довод недостаточен?

— У «Муромцев» уже был успешный опыт планирования при остановке всех моторов, — сказал Шидловский. Он понимал, что нет смысла возражать сразу на все.

— Можете продемонстрировать?

— Извольте.

Командир третьего корабля штабс-капитан Бродович подготовил своего «Илью Муромца» к полету. Набрав высоту, он выключил один, потом второй, затем и третий моторы. Помедлив, выключил и четвертый. Самолет продолжал держаться в воздухе, перейдя на кратковременное планирование. Затем Бродович снова включил мотор и произвел успешную посадку.

— Штабс-капитан Бродович может показать спуск корабля и при всех выключенных моторах, — прибавил Шидловский. — Впрочем, боясь совсем их заглушить, он временами их включал, снижаясь, как говорят летчики, «на тырчалке».

— «Тырчалка»! — фыркнул великий князь. — Господи, о чем мы только говорим! Такой метод я знаю, он годится, если мотор слабый. А у ваших «Муромцев» — до трехсот сил. Таковой мотор дает слишком сильный рывок, чего делать категорически не рекомендуется.

И великий князь сердито замолчал.

— Теперь насчет шасси, — продолжал Шидловский, стараясь не замечать растущего раздражения собеседника. — Мы весьма долго дискутировали посадку «Муромца». Практиковался обыкновенно один способ — посадка с большой скоростью и с поднятым хвостом при дальних заходах. При работе моторов почти на полном газу корабль выводился на прямую линию против ветра. Снижение доводилось до пятнадцати футов. В момент пролета кромки аэродрома моторы выключались, и корабль проваливался до упора колесами.

— Стукался, стало быть, изо всех сил и давал «козла», как говорят ваши летчики, — заключил великий князь. — Изумительно, учитывая слабые шасси.

— Вовсе не слабые, — возразил Шидловский. — Мы проводили опыт, который можем повторить хоть сейчас: на крыльях «Муромца» выстраивался весь отряд капитана Горшкова, все двадцать четыре человека, — и хоть бы что!

— Идет война, а вы тут в игрушки играете, — стоял на своем Александр Михайлович.

— Командир второго корабля, поручик Панкратьев, недавно показал совершенно инструкторскую посадку, — Шидловский упорно пропускал мимо ушей выпады великого князя. — Подвел корабль к земле на наименьшей скорости. Это позволило произвести посадку на три точки — без всяких там «козлов». При подобной посадке командир имеет в резерве регулировку газом, которая позволяет исправить возможную ошибку в расчете... А шасси держат. И корабль вполне надежен!

— Я попрошу вас сейчас оставить меня наедине с летным составом, — неожиданно распорядился великий князь.

Шидловский откозырял и удалился.



Отъезд Великого Князя Александра Михайловича. Рядом сидит
Начальник Эскадры Воздушных Кораблей генерал-майор
Шидловский. Яблонна, январь 1915 г.

— Господа, — обратился к офицерам Эскадры Александр Михайлович, — лично я не верю в эту авантюру с «Муромцами». Мне жаль вас. Вы все молодые люди, лучшие летчики российской авиации. И волей судьбы лишены возможности отличиться, получить чины, награды. Война не каждый день бывает, а вы просидите случай без всякой пользы. Предлагаю переходить ко мне в легкую авиацию. Там вы получите такие посты, где сможете в полной мере проявить свои таланты. Записки подавайте до конца этого дня. Все свободны.

Летчики были ошеломлены. Предложение выглядело заманчивым — как любой соблазн, — и как любой же соблазн таило в себе подвох. Уверенно и не колеблясь, лишь один человек подал прошение — капитан Руднев. Никто в Эскадре не сомневался: Руднев попросту боялся летать на «Муромце» и потому постоянно говорил о недостатках этого корабля.

21 февраля 1915 года, Яблонна

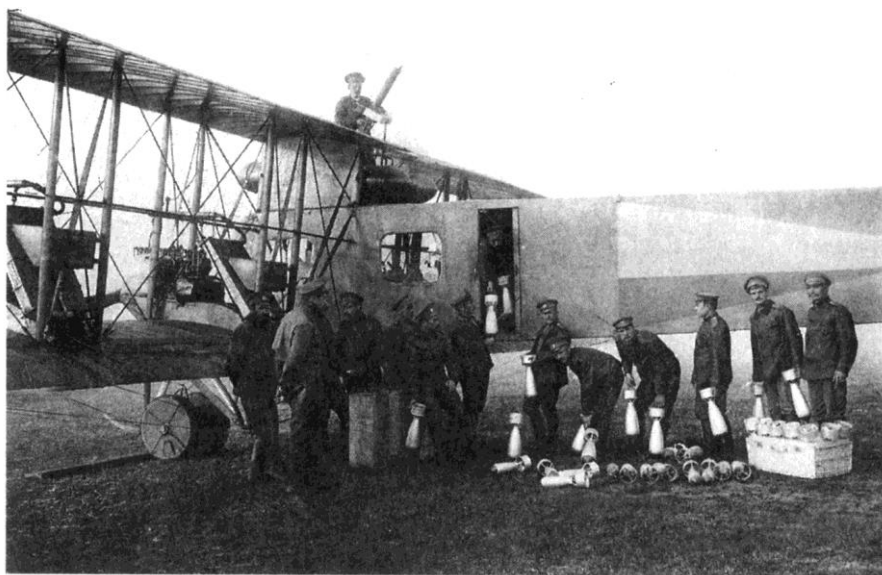
— С Богом! — Сикорский пожал руку штабс-капитану Горшкову и отступил.

Вместе с Шидловским он провожал «Илью Муромца Киевского» в первый боевой полет. Было шесть часов утра.

Набрав высоту, аппарат быстро скрылся из глаз.

Погода стояла ясная, почти не было никакого ветра. По земле шли длинные тени. Форты Ново-Георгиевской крепости видны были из люков, как нарисованные.

Шидловский передал по телефону в штаб крепости о полете «Ильи Муромца». Обычно из крепости открывали огонь по любому пролетающему аппарату, во всяком подозревая немца. Несколько раз уже русские самолеты терпели ущерб от русских же стрелков. Следовало предупредить заранее.



Погрузка бомб на III-й корабль. В этот полет взяли три десятка бомб общим весом 19 пудов и два ящика стрел, которые хорошо видны у ног солдат. На верхнем крыле пулемет «Максим». Июль 1915 г.

Скоро уже из люков самолета видны были зигзаги укреплений и окопы. Дальше начиналась «война». Фронт.

Следовало произвести фотосъемку вражеских укреплений. В Эскадре имелась собственная фотолаборатория, где полученные данные тотчас же будут обработаны. Плюс к тому, согласно приказам, следовало фотографировать и результаты бомбежек.

Объектом была указана станция Вилленберг. Горшков сбросил пять бомб и, сделав новый заход, позволил фотографу снять станцию, окутанную дымом разрывов.

Уже в штабе рассмотрели, как прошла бомбежка: все бомбы попали в цель и уничтожили состав на станции. Заметен был также огонь врага, открытый по кораблю, но никаких пробоин в корпусе или крыльях «Ильи Муромца» не обнаружили.

— Вот молодцы! — похвалил от души Шидловский. Видно было, что он испытывает облегчение. — Начало положено, скоро мы покажем, на что способны наши богатыри!

Ноябрь 1915 года, Москва

— Мы исправили все ошибки, допущенные этим дилетантом Сикорским! — горячо говорил инженер Слесарев. — Наш аэроплан построен с учетом всех новейших достижений науки. Размеры верхнего и нижнего крыльев одинаковы — это позволило нам уменьшить количество стоек и растяжек. Профиль крыла значительно полнее. Фюзеляж короче и толще. Два двухсотсильных мотора. И совершенно оригинальное шасси — два огромных колеса, смонтированные на особых подвесках, минуя лишние стойки и стяжки. Эти стойки и стяжки перетянули всего «Муромца» и сделали его неудобоваримым, если можно так выразиться! Мы же избавились от этих недостатков.

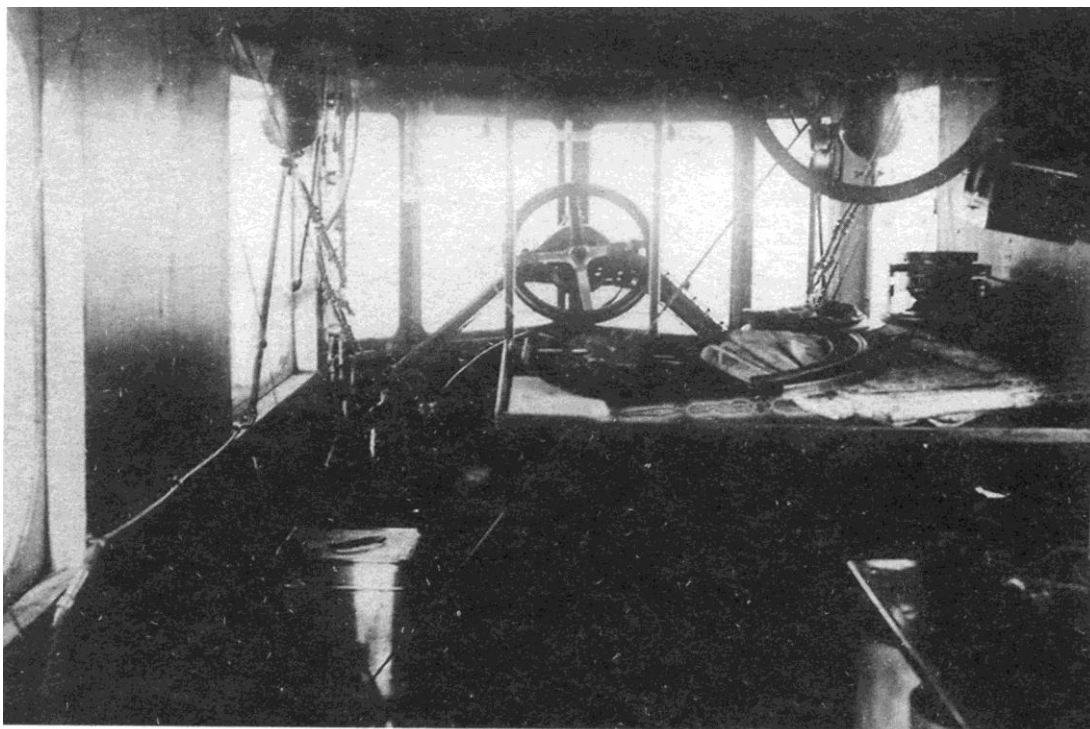
— Как назовете корабль? — осведомился великий князь Александр Михайлович.

Слесарев ему нравился. Он организовал в Москве кружок авиаконструкторов, энергично добивался признания, везде размещал свою рекламу и, главное, считал своим основным советником и покровителем великого князя.

— Я предлагаю дать новому русскому чудо-богатырю имя «Святогор»! — сказал Александр Михайлович. — Теперь надлежит испытать его в полете.

Слесарев вынужден был просить Шидловского прислать опытного летчика, летавшего и ранее на тяжелых аэропланах.

Прибыл штабс-капитан Горшков.



Вид пилотской кабины «Муромца» типа В. На столе штурмана лежат обложка от «Льюиса» и магазин от «Мадсена»

К тому времени он имел уже десяток боевых вылетов.

Название «Святогор», судя по всему, никого не смущало. Хотя если вспомнить былины — именно Святогор был настолько могучим богатырем, что даже шагу ступить не смог, ушел в землю. Зато Илья Муромец по земле скакал так, словно летал, проделывал путь от Муром до Киева за считанные часы и бил Змеев — врагов Земли Русской...

...В кабину «Святогора» зашли Горшков, Слесарев, механик и моторист. Заработали моторы. Штабс-капитан уверенно повел машину.

«Святогор» выкатился из ангара и побежал по аэродрому.

Сперва корабль шел против ветра. Аэродром закончился, а самолет все ехал и не взлетал.

Горшков развернул аппарат по ветру и снова повел его на взлет.

И снова «Святогор» не оторвался от земли.

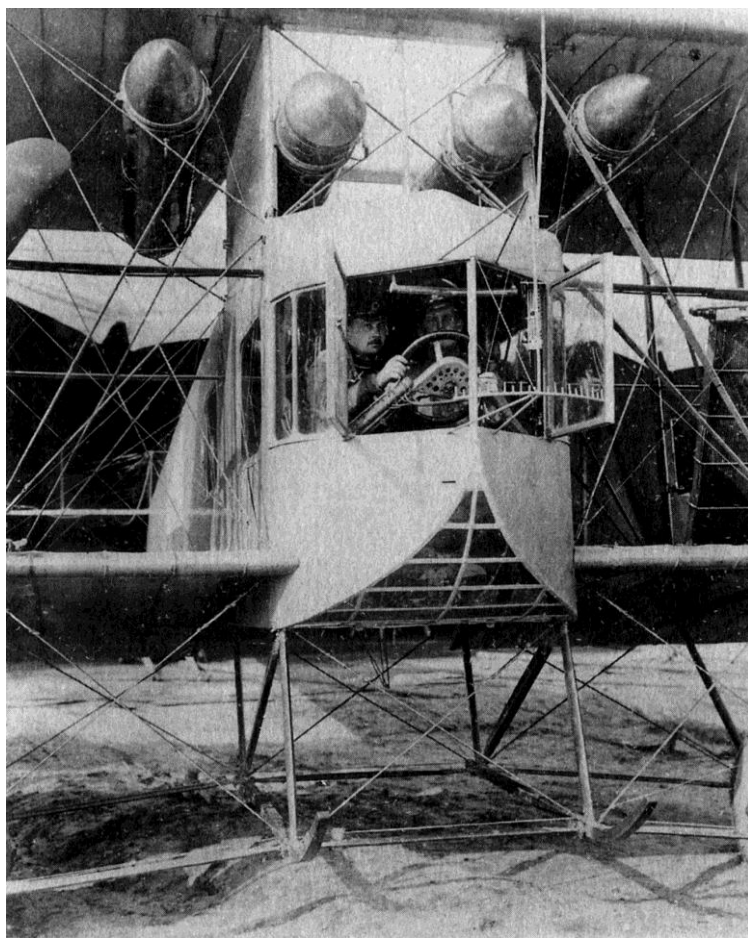
Четыре раза пробовал Горшков поднять аппарат в воздух. Затем повернулся к Слесареву и попросту объявил ему:

— Ваша корова не полетит. Позвольте на том откланяться.

Через день Горшков уже отбыл в Яблонну.

© А. Мартьянов. 17.10. 2012.

30. Эскадра: «Муромец» штабс-капитана Озерского



«Илья Муромец» «Киевский». В кабине поручик Башко и капитан Горшков. Яблонна, 1915 г.

Май 1915 года, фронт 3-й армии, аэродром в районе Владавы

— Вы отдаете себе отчет, господин Бродович, что в настоящий, весьма острый момент ваша отставка из Эскадры и откомандирование в легкую авиацию создаст затруднения? — Командир Эскадры тяжелых бомбардировщиков — «Муромцев» — генерал Шидловский говорил медленно, словно старательно подбирая слова, на ходу заменяя слишком откровенные выражения более сглаженными.



Экипажи «Муромцев». Слева-направо: прапорщик Лавров, штабс-капитаны Алехнович, Панкратьев, Наумов, Башко, штабс-ротмистр Середницкий, подпоручики Павлов и Павлов («Пунс»).
Колодзиевка, 1916 г.

— До сих пор я доказывал мое старание, — отвечал штабс-капитан Бродович. — Кажется, нет причин подозревать меня в...

— Вас никто не подозревает «в»! — резко перебил Шидловский. — Кем вас заменить, вот вопрос?

— Могу предложить поручика Озерского, — сказал Бродович. — Недавно окончил Гатчинскую авиашколу. На «Муромце» уже летал — буквально со второго полета самостоятельно. Прекрасно управляет кораблем.

— Я отстраняю вас от командования кораблем как не справившегося со своими обязанностями, — устало произнес Шидловский. — Можете идти. Желаю успехов на ином поприще.

Причин перехода Бродовича в малую авиацию из Эскадры могло быть несколько, но главной из них оставалась карьерная: великий князь Александр Михайлович, которому была подчинена российская авиация, упорно не жаловал большие корабли Сикорского.

Впрочем, летчики «Муромцев» не допытывались до побуждений Бродовича. Озерский не просто «заменял» его — он был как будто предназначен для полетов на тяжелом бомбардировщике.

20 июня 1915 года, район Люблина

Первый полет в качестве командира корабля.

Дмитрий Алексеевич Озерский смотрел, как грузят на борт бомбы: пять пудовых, осколочные, в последний раз проверяют пулеметы. Фотооборудование уже установлено. Осталось залить бензин и масло на три часа полета.

Второй «Муромец» — под командованием поручика Башко — заправлялся поблизости. Это был знаменитый «Илья Муромец Киевский» — на нем за три недели до войны строитель русских «богатырей» Игорь Сикорский со своими соратниками и единомышленниками летал из Киева в Петербург. Теперь «Киевский» воевал, как и все остальные.



Механик Лавров налаживает мотор «Аргус» у корабля «Киевский»

Озерский не сомневался: в бою он не уронит чести «Муромца».

Вместе с Башко он вылетал бомбить. Воздушные «богатыри» двинулись к Демблину и там обнаружили на станции скопление противника и поезда. С высоты свыше двух верст сбросили несколько бомб, а затем открыли пулеметный огонь.

Сверху видно было, как станцию заволокло дымом взрывов. Это зрелище — если отвлечься от того, что оно означало смерть для десятков людей, — было завораживающе-красивым. У Озерского, наблюдавшего сверху через люк, захватывало дыхание. Такого восторга он не испытывал еще никогда в жизни.

На Висле видно было, как противник навел переправу. «Муромцы» сделали заход и сбросили бомбы, затем, описав широкий круг, вернулись, чтобы завершить дело — сфотографировать результаты бомбежки и саму переправу. Таково неременное требование штаба. Отдельные фотоснимки потом склеиваются в большую панораму.

Озерский видел отдельные облачка дыма, рвущиеся на земле. Это были не плывущие туманные облака от разорвавшихся бомб; это стреляли вражеские артиллерийские батареи.

В самом начале полетов страх наземных орудий был у пилотов велик. Казалось — что проще, чем попасть в огромный корабль? «Точно птица над охотничьим ружьем», — говорили нижние чины.

Но «Муромец» брал высоту в две с половиной версты. Для артиллерии это оставалось пока что слишком далеко.

6 июля 1915 года, район города Холм

Немецкие летчики-истребители слушали приказ.

— У русских есть новое оружие — большие корабли! — говорил щеголеватый капитан, сверкая пуговицами, Железным крестом 1-го класса и нашивками. Даже лицо его, казалось, сверкало — таким лощеным он был.

Впрочем, слушавшие его пилоты выглядели не хуже, хотя герр гауптман прибыл из штаба, а они — с Западного фронта. Пилот всегда должен выглядеть так, чтобы не стыдно было показаться хоть на балу у самого сатаны!

— Мы знаем, что до сих пор было запрещено распространять слухи о невероятно огромных русских воздушных кораблях, — продолжал штабной. — Эти разговоры сеяли панику и возбуждали ненужные настроения. Но сейчас уже следует признать: такие корабли имеются. Они действуют особенно дерзко на данном участке фронта. Нам известно по крайней мере о двух таких кораблях на ближайших аэродромах. Ваша задача — уничтожить их.

Он помолчал и закончил:

— Летчику, сбившему большой русский самолет Сикорского, назначается большая награда.

Это подогрело азарт, и асы пустились в настоящую погоню за «Муромцами».

Южнее города Холм «Киевский» был атакован сразу тремя немецкими истребителями. Высота головокружительная — свыше трех верст.

— Немец! — крикнул младший унтер-офицер Лавров, наблюдавший из нижнего люка.

— Далеко? — спросил Башко.

— Очень близко — футов сто пятьдесят! Ваше благородие — еще один! — прибавил Лавров.

— К пулемету!

Немецкий истребитель обогнал «Муромца» и поднялся над ним, после чего немедленно открыл огонь по кораблю.

Еще два наседали с бортов.

... Когда-то Сикорский настаивал на большом корабле и большом экипаже. «Вместе отбиваться легче». Эх, далеки те дни, когда Игорь Иванович Сикорский с друзьями летал на «Киевском», желая доказать эффективность больших самолетов для мирных целей. Мечтал Сикорский о воздушных дорогах, не нуждающихся в ремонте, по которым будут перемещаться огромные корабли, перевозя пассажиров, почту, необходимые грузы.

Но отбиваться вместе и правда легче.

Лавров вел огонь из карабина, штабс-капитан Наумов отвечал противнику из ружья-пулемета «Масден» — любимая его «игрушечка», которая ни разу еще не подвела.

Оба верхних бензобака «Киевского» были пробиты при первой же пулеметной очереди неприятельского самолета.

Командир корабля поручик Башко отвалился от штурвала. Кровь заливала ему глаза: он был ранен в голову. Вторая рана — на ноге: Башко заметил это, когда пытался управлять кораблем — нога не слушалась.

— Наумов, примите управление! — хрипло крикнул Башко, а сам упал на пол и закрыл глаза. Он чувствовал свой подраненный самолет, как еще одно живое, страдающее существо.

— Бензопроводные трубки левой группы моторов перебиты, — доложил Наумов, наклоняясь к Башко.

— Идите на правых, — прохрипел Башко. — Должно вытянуть.

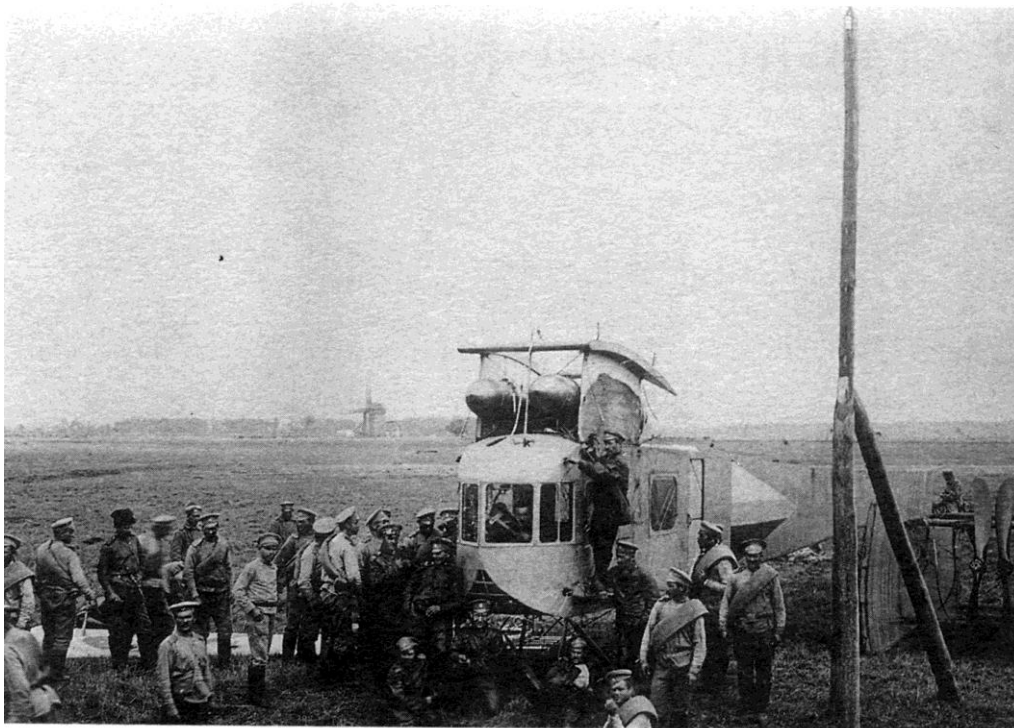
Огромный «Муромец» продолжал полет.

С левого борта налетел немецкий истребитель. Лавров встретил его яростным пулеметным огнем. Ловко, красиво нырнув, истребитель скрылся среди облаков. Второй немец дал сильный крен и резко пошел на снижение.

— Ага, подбит! — крикнул Лавров.

Впрочем, уверен он не был.

«Илья Муромец Киевский» продолжал полет. Башко вытирал с лица кровь, ругаясь на родном языке — латгальском. Наумов помогал ему сделать перевязку.



Солдаты разбирают поврежденный «Киевский», июль 1915 г.

— Все, идем дальше, — сердился Башко. — Этим москитам нас не остановить.

Первый немец вынырнул из облаков и пронесся слева и выше корабля. Еще одна пулеметная очередь прошла бок «Муромца». Это был не тот «горох», которым прежде лишь щекотали корабли, не нанося им никаких повреждений; сейчас попадания все были серьезными.

— Масляный бак второго мотора пробит! — крикнул Лавров. И припал к пулемету.

— Приближаемся к линии фронта, — сообщил Башко. — Осталось немного, господа офицеры. Дотянем!

Третья атака последовала уже при снижении, на высоте в полторы версты. У самой линии фронта третий немецкий истребитель обстрелял «Киевского» и прижал его к земле.

«Киевский» садился уже на «своей» стороне, на болотистом лугу недалеко от города Холм.

— Провалимся, — переживал Лавров.

Изнемогающая, истекающая маслом и бензином машина тяжело плюхнулась на луг. Вот когда пригодились уроки посадки на три точки — без «козлов». Только чудом «Киевский» не развалился.



Командир «Киевского» корабля поручик Башко, раненный после боя с неприятельскими «Альбатросами». Июль 1915 г.

Вытащили раненого Башко, устроились чуть в стороне от самолета.

— Небо так близко, — сказал Башко негромко. — Того и гляди немец налетит — и тогда...

Он говорил каким-то спокойным, отрешенным тоном, словно ему было все равно.

Но немцы так и не показались.

Они по-прежнему испытывали суеверный ужас перед русскими гигантами.

Вечером из двадцать четвертого авиационного полка, располагавшегося недалеко от Холма, пришла помощь. «Киевский» был разобран — с него сняли моторы. Пилотов отправили на аэродром в Эскадру.

— Ну что, Митя, ты пока один остаешься на хозяйстве, — сказал Озерскому Башко перед тем, как его перевезли в госпиталь.

8 июля 1915 года, район города Холм

— Я до них доберусь! — обещал Озерский. Его недавно повысили до штабс-капитана. Башко все еще находился в госпитале — также повышенный в звании, да еще с Георгием за доблесть.

Озерскому не давала покоя мысль о немецких истребителях, уничтоживших «Киевский».

— Не подведем, ваше благородие! — обещали стрелки. Лететь с Озерским они, честно говоря, втайне побаивались: больно уж лихой.

Озерский нарочно взял на корабль шесть пулеметов и двух добавочных стрелков. Он летел не бомбить, а сбивать самолеты.

— Они у меня выскочат из гнезда, — скрипел он зубами. — Я им перцу-то на хвост насыплю!

Немецкий аэродром был обнаружен благодаря фотосъемке с воздуха — возле местечка Янув. Озерский сбросил туда несколько бомб и приготовился встретить истребителей, но немцы никак не отреагировали на вызов.

Озерский вернулся ни с чем.

Август 1915 года, район станции Барановичи

— Сбить «Муромца» в открытом воздушном бою представляется мало вероятным, — докладывали немецкие асы.

— Но вам удалось заставить один из них сесть, — напомнил им штабной офицер. Он по-прежнему сиял и внушал уверенность в победе.

— У нас нет достоверных сведений о гибели этого корабля, — был ответ. — Возможно, он скоро снова поднимется в воздух. Второй продолжает полеты. Предлагаем усилить зенитную артиллерию. Это безопаснее и эффективнее.

— Наблюдения показали, что большой самолет пролетает над линией фронта приблизительно всегда в одном и том же месте. Представляется целесообразным сосредоточить орудия именно там.

Озерский действительно предпочитал знакомый маршрут. Он совершал разведывательные рейды в глубокий тыл врага и оставался в воздухе до шести часов, а возвращался уже «на автомате».

Неожиданно с земли по «Муромцу» ударили орудия.

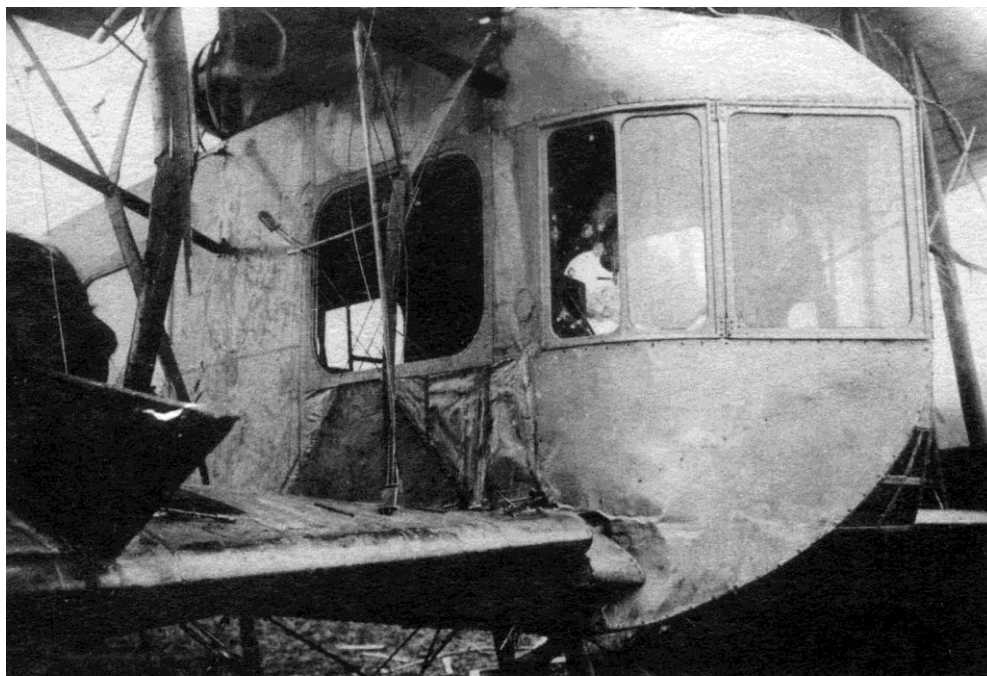
— Снижаемся! — крикнул Озерский. — Бьем из всех пулеметов!

Гигантский аппарат буквально навис над немецкими артиллеристами и открыл огонь из трех пулеметов. Несколько человек упали, другие побежали в укрытие. Пролетев совсем низко над немецкой позицией, Озерский поднял «Муромца» на высоту в две версты и благополучно вернулся на аэродром.

— Они думали, я удирать стану! — смеялся Озерский вечером, над кружкой с кофе. — А мы снизились и дунули на них из пулеметов. Такого гороха им насыпали — бежали, потеряв штаны!

2 ноября 1915 года, район станции Барановичи

Новый аэродром Эскадры находился в районе города Слуцка.



«Илья Муромец Киевский» после боя с неприятельскими самолетами, июль 1915 г.

Русские оставили Брест-Литовский. Эскадра двинулась вслед за войсками. У Озерского выдалась передышка в боевой работе, и он занялся чисткой моторов.

Эскадра переезжала, как «большая барыня» — с мастерскими, палатками-ангарами, боеприпасами, с метеорологической станцией и фотолабораторией. Прошел месяц прежде, чем Озерский снова поднялся в воздух.

— Наши цели — железнодорожные станции! — коротко сказал Озерский экипажу. — Разделаем под орех. У немцев там скопились эшелоны, много людей и грузов.

Озерский вспоминал о том восторге, который испытал при своей первой бомбежке. Но воспоминания эти приходили только на земле, во время отдыха. Сейчас все стало иначе: работа, только работа. Попал бомбой — сделал работу. Промазал — не сделал работу, нужно вернуться и исправить.

Немцы больше не высылали истребителей. Слишком дорого давались немецким асам «Муромцы». Били артиллерией.

«Муромец» Озерского каждый раз возвращался с пробоинами. К счастью, этот самолет быстро можно было починить и поставить в строй.

— Попали, ваше благородие! — услышал Озерский уже привычное.

Самолет толкнуло: правда, попали. Второй толчок, третий. Плохо дело. Озерский уже сбросил восемь бомб на станцию Барановичи. Сквозь дым он видел неразбериху, поднявшуюся на железнодорожных путях, опрокинутые вагоны, бегущие фигурки людей.

Он повернул самолет обратно и сразу почувствовал, что аппарат слушается плохо. С тугим управлением — настолько тугим, что ноги сводило судорогой, — справились еще в прошлом году. Тут происходило что-то иное, похуже.

Озерский осторожничал: сделал огромный круг, разворачивая самолет почти без крена. Что-то не так было с «Муромцем», и командир корабля ощущал неполадку так, словно сбоило его собственное сердце.

Линия фронта была уже близко. Скоро аэродром. «Муромец» начал снижение.



Кабина Воздушного корабля после аварии. На фото видны штурвал и кресло пилота

И вдруг корабль клюнул носом и перешел в плоский штопор.

Корабль врезался в землю возле местечка Прилуки.

С аэродрома видели падение. Но когда к «Муромцу» Озерского подбежали люди, все было уже кончено: весь экипаж и самолет погибли.

— Фотографируй, — приказал Наумов начальнику фотолаборатории. — Пусть останется в памяти.

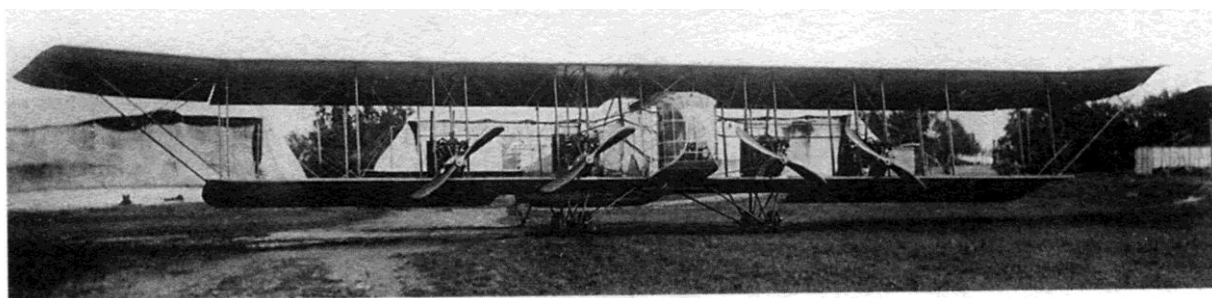
В Эскадре так было заведено: каждое значимое событие, награждение ли, ранение ли, поломка ли корабля — все запечатлевалось на фотопластинах. Остался снимок и погибшего «Муромца» Озерского.

Шестнадцатый, вслед за «Киевским», разобрали и отправили в Петроград.

Работа первого боевого отряда «Муромцев» была закончена.

© А. Мартьянов. 17.10. 2012.

31. Эскадра: Летучая армада



«Илья Муромец» типа Е. 1917 г.

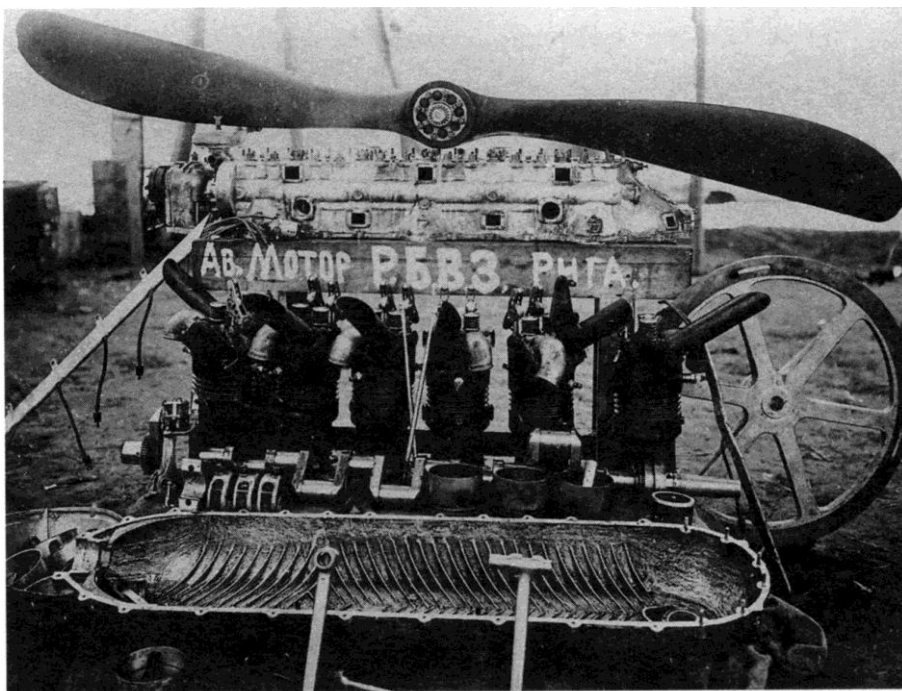
16 июля 1916 года, Винница

Лейтенант Лавров показывал свой «Муромец» конструктору — Игорю Сикорскому.

— Видите? Около трехсот пробоин! Еле выбрались. Корабль практически не защищен сзади. Раньше так можно было, потому что немцы сильно нас боялись, а теперь попривыкли и попросту обнаглели. Заходят в хвост и бьют.

Сикорский принял критику серьезно.

— Я и сам это обдумывал, — признал он, раскладывая чертежи. — Начнем с переделки учебного корабля и посмотрим, как он будет летать. Если пройдет удачно, переделаем и остальные.



Мотор РБЗ.6, присланный для корабля с Русско-Балтийского вагонного завода

Сиденье стрелка было размещено в хвостовой части фюзеляжа. Там установили пулемет. После опытного полета Сикорский внес изменения в конструкцию оперения и заменил огромный стабилизатор бипланным. Для стрелка открылся обзор в стороны и вниз.

Придумали и особое приспособление для хвостового стрелка — тележка и рельсы. Стрелок ложился животом на тележку, перебирал руками и быстро катился в хвост, если ситуация того требовала.

Лейтенант Лавров первым принял корабль с задней турелью.

— Позовите Марселя! — приказал он.

Явился моторист Марсель Пльо, один из лучших унтеров Эскадры. В начале войны одно высокопоставленное лицо прислало его в Эскадру — в качестве патриотического жеста: Марсель служил у него шофером. До войны это было модно, шофер-арап.

Марсель Пльо был черен, как сапог, говорил по-французски, превосходно разбирался в моторах и пулеметах и не ведал страха.

Его-то и назначили хвостовым стрелком в экипаже лейтенанта Лаврова.

Лавров вылетел — не столько на разведку, сколько ради встречи с немецкими истребителями. Те уже поджидали большой русский аппарат и, привычно зайдя сверху, открыли огонь.

Чего противник не ожидал, так это ответного огня с кормы. Один за другим два немецких истребителя были сбиты. Третий не стал испытывать судьбу и ушел.

12 сентября 1916 года, район местечка Боруны

Поначалу поручик Дмитрий Макшеев был встречен в Эскадре с легким сомнением. Московский студент, офицерский экзамен сдавал экстерном, летать учился в школе Московского общества воздухоплавания. Но Шестнадцатый корабль Эскадры нуждался в командире, и Макшеева приняли.

Капитан Наумов обучал артофицеров Эскадры технике применения таблиц профессора Ботезата. Это была новая разработка, помогавшая добиться точности бомбометания.

Звучало, правда, мудрено — приходилось учитывать много переменных: баллистику бомбы, высоту прицела при сбрасывании, скорость аппарата, направление и скорость ветра... Но при достаточном опыте — а опыт в бою приобретается быстро, — эти величины вводятся в расчет почти автоматически.

Далее следовало, в зависимости от переменных, найти в таблице величину угла, установить визир прицельного прибора на этот угол и сбросить бомбу в момент наблюдения цели через визир.

— Помните, господа, что «Муромцев» боятся не только из-за их размеров, — говорил Наумов. — Мы бьем точно, без ошибки и наносим врагу большой ущерб.

— Важна и разведка, — подал голос полковник Башко. После тяжелого ранения он вернулся в строй. — При позиционной войне наблюдение за малейшими действиями противника — первоочередная задача. Так что успеваем все: бомбим, обстреливаем и фотографируем. Работаем в братстве.

Намечалась крупная операция.

Прибыл начальник разведотделения штаба армии подполковник Бранд. Он взял слово.

— Господа! Мы намечаем удар в районе Барановичей. Именно там, согласно нашей разведке, располагаются в теплых казармах резервы противника и части, отводимые на отдых. Неприятная деталь: это наши казармы, которые мы оставили врагу при отступлении... — Он помолчал, обводя глазами слушателей. — Необходимо сбить противника с толка, чтобы он раньше времени не догадался о наших намерениях. Поэтому решено организовать большую авиационную группу, которая нанесет отвлекающий удар. В состав этой группы включаются: «Муромцы», двенадцать «Вуазенов» и истребители «Моран» — все два отряда, которыми мы располагаем. Эта армада полетит одной группой под прикрытием истребителей.



Артиллерийский офицер «Илья Муромец V»
штабс-капитан А. Н. Журавченко

Операция была назначена на двенадцатое сентября.

— Сомнительное дело, — ворчал Башко. — В каком порядке полетит группа? Как мы должны построиться при приближении к цели? Самолеты просто собьются в кучу, а толку не будет.

— Вы всегда недовольны, Иосиф Станиславович, — заметил ему Макшеев. — Вот и моторы, которые вам достались от разбившегося Озерского, вызывали ваше недоверие, а ведь они оказались хорошими.

— Еще и Митю Озерского вспомнили! — с досадой воскликнул Башко. — Каков храбрец был, а не вытянул. Типун вам на язык, Дмитрий Дмитриевич. Что до чиненых моторов — им я доверяю не больше, чем леченой лошади.

Постепенно темнело. В сентябре было еще довольно тепло. На аэродроме зажгли огни.

Грузили бензин и масло на три часа полета, бомбы на десять пудов, по два пулемета на «Муромцы».

Подполковник Бранд везде распоряжался. Он следил за каждой мелочью, во все вникал. Ему хотелось, чтобы люди видели его заботу.

Бранд не намерен был отсиживаться в штабе — он летел с «армадой» одним из пулеметчиков.

В семь часов утра двенадцатого сентября корабли начали вылетать и строиться в колонну над аэродромом.

Башко поднялся до двух с небольшим верст, как привык делать, и взял курс на цель.

Почти сразу он потерял из виду «Вуазены» и «Мораны». Видел рядом Шестнадцатый «Муромец» Макшеева — но затем Макшеев повернул назад, к аэродрому.

Один винт у Шестнадцатого оказался неисправен — стоял. Макшеев хотел починить винт прежде, чем вступит в бой.

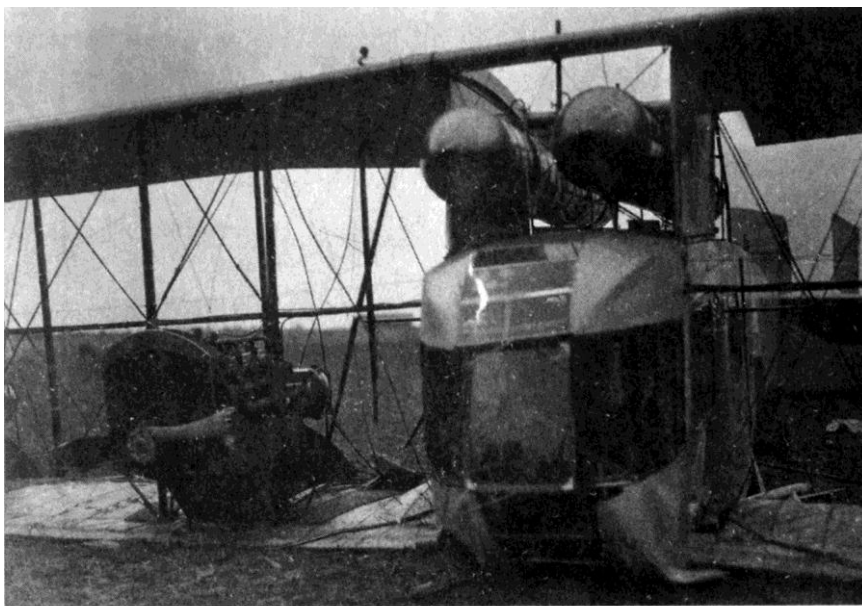
Башко продолжал курс. Он прошел сквозь сильный огонь зенитной артиллерии и сбросил бомбы на деревню в два захода. С земли поднимались теперь черные клубы дыма, видны были сквозь дым языки пламени.

— Где истребители? — нервно спросил Бранд.

Башко ответил:

— Вон, взлетают.

В воздух действительно поднимались, один за другим, кайзеровские истребители. Башко ожидал, что сейчас они атакуют, но немцы медлили и наконец ушли в сторону.



Авария «Муромца» типа Г с моторами «Санбим»

— Я не о немцах, я о наших истребителях! — пояснил Бранд. Он следил за противником, не отрываясь.

Ни «Моранов», ни «Вуазенов» поблизости не наблюдалось.

Башко решил действовать так, как если бы он был один.

— Макшеев! — вскрикнул Бранд радостно.

Шестнадцатый, справившись с поломкой, упорно летел к цели. Макшеев непременно хотел сбросить свои бомбы.

Башко уже возвращался, когда наконец увидел целую тучу русских истребителей. Они кружили на месте, а завидев «Муромца» полетели вместе с ним.

Перелетев линию фронта, весь отряд возвратился на свой аэродром. Это было около десяти часов утра.

— Макшеев не вернулся? — спросил Бранд, когда наступил полдень.

Шестнадцатого «Муромца» все не было.

— Дайте телефонную связь с другими аэродромами! — потребовал Бранд.

Макшеев не обнаружился ни на одном.

— Вылетаю, — лаконически объявил Башко.

Он нагрузил на корабль десять пудовых бомб, установил три «Виккерса» и один «Льюис» («этот про запас», бросил Башко), «свистнул» двух мотористов-пулеметчиков и велел отбить в штаб армии: «Вылетел на поиски Макшеева».

«Муромец» взлетел.

Не встретив ни малейшего признака врага, Башко долетел до местечка Боруны. Несколько деревень поблизости уже догорало. Башко сбросил бомбы и минут пятнадцать кружил над местностью.

Артиллерия молчала. Ни одного немецкого истребителя в воздухе.

Башко сделал еще один заход и повернул к аэродрому.

В штаб армии пришла телеграмма:

«Шестнадцатый не вернулся с боевого вылета».

14 сентября 1916 года, Ставка

Великий князь Александр Михайлович встретил рапорт подполковника Брандта о действиях «армады» с нескрываемым неудовольствием.

— Мы должны признать полную неудачу операции смешанным отрядом, — докладывал Бранд. — Причин тому несколько.

— Прошу вас, — великий князь сделал неопределенный жест. — Излагайте.

— Не был четко разработан план всей операции, — начал перечислять Бранд. — «Вуазены» не улетели дальше передовых позиций. Истребители, вместо сопровождения бомбардировщиков, кружили над «Вуазенами». Весьма существенно, что истребители не имеют даже представления о технике сопровождения аппаратов с малой скоростью, каковыми являются «Муромцы».

Бранд замолчал. Ему хотелось, чтобы великий князь осознал и собственную ошибку. Александр Михайлович полагал, что нужно лишь приказать — а уж хорошие летчики сами решат, как поступать им в бою.



Катастрофа учебного корабля в Пскове. Штабс-капитан Иньков скончался на месте, а двое членов экипажа умерли в госпитале. 16 мая 1916 г.

— У штаба не имелось представления об организации полета смешанной группы с различными тактическими данными, — продолжал после выразительной паузы Бранд. — Мы необоснованно полагали, что если «Вуазены» полетят вслед за «Муромцами», то выполнят задачу и сбросят бомбы на немецкий штаб. Но этого не произошло. В результате мы потеряли один аппарат с экипажем и один «Вуазен».

— Потери германцев? — сухо спросил великий князь.

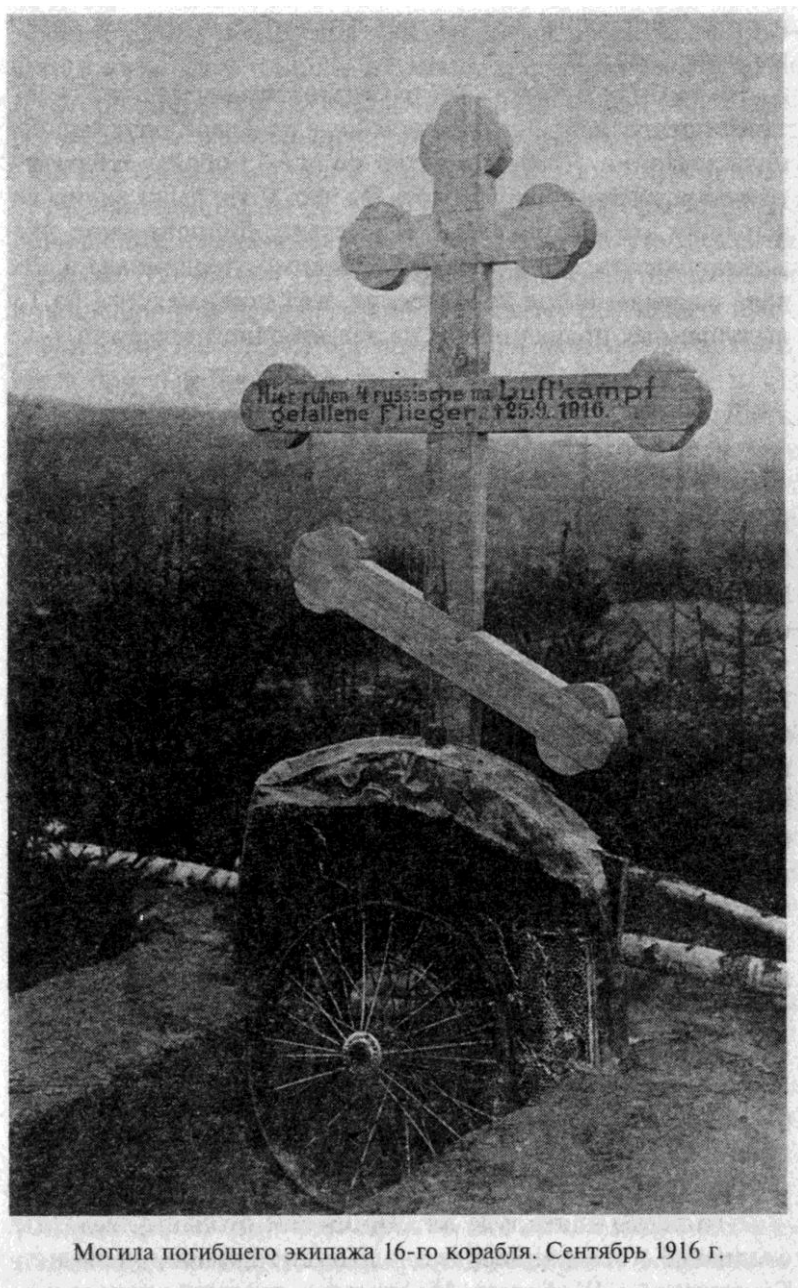
— По нашим данным, у них сбит один истребитель. Важно другое: лишь «Муромцы» выполнили задачу и разрушили местечко Боруны. Остальные самолеты цели не достигли. О судьбе штаба немецкой дивизии ничего не известно. Полагаем, штаб уцелел.

Великий князь произнес:

— Я лично займусь выработкой рекомендаций по действиям смешанных групп.

...Впоследствии начальнику Эскадры генералу Шидловскому придется долго доказывать несостоятельность этих рекомендаций. Великий князь хотел отвести «Муромцам» — тихоходным и тяжело вооруженным, — роль сопровождения легких бомбардировщиков — «Бреге» и «Вуазенов»...

18 сентября 1916 года, аэродром, район Минска



Могила погибшего экипажа 16-го корабля. Сентябрь 1916 г.

— Видели газету? — спросил у Башко лейтенант Лавров. — Ту, немецкую? О ней все говорят. Лежит в штабе. Почитайте. Там и фото имеется.

Газету передали из пехотного полка, с передовых позиций. Ее подбросили немцы из своих окопов.

Она была испачкана землей и, казалось, сохранила запах пороха и крови. Среди прочих материалов выделялась фотография большого русского креста с немецкой надписью:

HIER RUHEN 4 RUSSISCHE IM LUFTKAMPF GEFALLENE FLIEGER + 25.9.1916

«Здесь покоятся четыре русских летчика, погибших в воздушном бою».

Дата указана по европейскому стилю.

«Наш отряд истребителей в районе местечка Боруны после непродолжительного боя сбил большой русский аппарат Сикорского, — писал автор заметки. — После удачной пулеметной очереди с одного из наших истребителей русский аппарат загорелся и рухнул на землю. В аппарате найдены четыре обгоревших трупа офицеров-летчиков. В этом бою мы потеряли один истребитель. Погибших храбрых авиаторов похоронили в общей могиле с воинскими почестями».

— Авиационное братство, — сказал Башко, складывая газету с изображением могилы Макшеева и его экипажа. — Они хоть и немцы, а тоже авиаторы и знают, что такое честь.

© А. Мартьянов. 17.10. 2012.

32. Последний «Муромец»



27 февраля 1917 года, Винница

«Царь отрекся».

Телеграмма из Ставки вызвала среди офицеров Эскадры настоящее смятение.

Вот уже полгода как Эскадра больших воздушных кораблей «Илья Муромец» размещалась в Виннице.

Винница подходила как нельзя лучше: отсюда корабли могли перелетать на базы боевых отрядов, расположенных в пределах Юго-Западного и Румынского фронтов.

Недалеко от железнодорожной станции имелся большой завод очистки, сортировки и селекции семян сахарной свеклы. Завод не работал с начала войны. Его-то строения и были переданы Эскадре.

От станции к заводу тянулась дорога, обсаженная тополями, а за дорогой расстиралось поле — готовый аэродром.

Здесь учили новых летчиков, чинили и усовершенствовали самолеты, готовились к военной работе.

И вдруг — отречение царя!

«Просим гг.офицеров сохранять спокойствие и ждать распоряжений».

Старший механик Эскадры, морской офицер лейтенант Михаил Никольской немедленно отправился к себе в моторную мастерскую.

— Команда! Стройся! — прозвучал приказ.

— Что случилось-то? — Люди нехотя бросали работу, выходили строиться.

Лейтенант обвел их взглядом.

— Друзья! — заговорил он. И помедлив поправился: — Товарищи!

Это обращение было принято на флоте задолго до революции...

— Товарищи! — голос Никольского окреп. — Из Петербурга сообщают, что Николай Второй отрекся от престола. Мы теперь свободны!

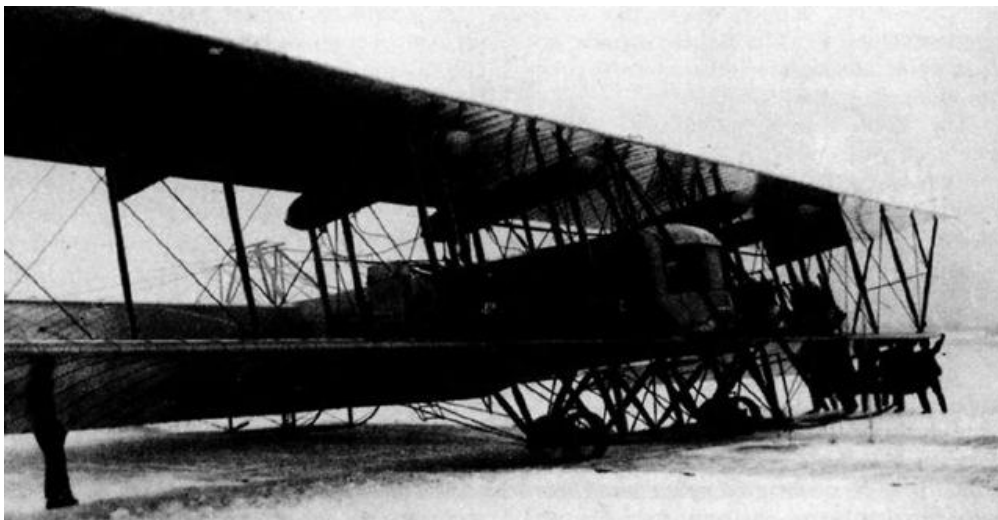
Поднялся шум.

Никольский повысил голос:

— Царя нет, но осталось отечество! Работу будем продолжать по-прежнему.

Расходились ошеломленные, кто-то смеялся, кто-то покачивал головой. Никольской пошел распорядиться, чтобы выдали умеренно водки.

К вечеру из Винницы отбыл на автомобиле помощник начальника Эскадры — генерал-майор Войнилович-Няньковский.



— Скатертью дорога! — сказал Никольской. — Не зря солдаты его не любили. Куда он отправился?

— Должно быть, в Москву, — ответил лейтенант Лавров. Хмыкнул: — Боится. Многие теперь будут бояться.

6 марта 1917 года, Винница

— Горим!

Крик прорезал ночь.

Люди вскакивали с кроватей, бежали на зарево.

Пылал главный склад Эскадры.

Из окон, из дверей выбрасывали все, что попадалось под руки, — винты, оружие.

— Кузнецов, убьешься! — закричал Никольской, увидев, как унтер-офицер Кузнецов исчезает в пылающем дверном проеме.

В одной из комнат раздалась стрельба.

— Ребята, уходим! Бросай все, уходим! До пулеметов с патронами дошло!

Никольской отгонял людей от склада чуть ли не штыком:

— Убьетесь! Патроны рвутся!

— Все же сгорит, ваше благородие! — рыдал Кузнецов.

К утру пожар поутих, но не остановился. Подходить к зданиям было опасно, старший лейтенант Лавров поставил караул, чтобы отчаянные головы не лазили.

На второй день пожар окончательно потушили.

— Сгорело больше половины имущества! — докладывал Лавров.

— Моторы, моторы целы? — вопрошал начальник Эскадры генерал Шидловский.

— Моторы целы, — сообщил Никольской. — Они у меня были, в моторной мастерской.

Усугублялось положение тем, что ни причина возникновения пожара, ни возможные виновники поджога установлены не были.

5 мая 1917 года, Винница

Из Петрограда неожиданно пришел приказ от военного министра Гучкова:

«Эскадру воздушных кораблей сохранить в полной боевой готовности! Начальника Эскадры генерала Шидловского, считая его деятельность вредной, уволить в отставку».

— Прощайте!

Шидловский сдал командование вновь назначенному полковнику Горшкову.

Вместе с Шидловским отбывал в Петроград и создатель больших воздушных кораблей — Игорь Сикорский.

Его друзья и однокашники — старший лейтенант Лавров, лейтенант Никольской — оставались в Эскадре.

— С этой революцией путного не будет дела, — предрекал Сикорский. — Вряд ли свидимся.

В последний раз обнял он Лаврова и Никольского. Как в воду глядел — развела их судьба навеки.

28 апреля 1917 года, местечко Микулинцы

— Старший лейтенант Лавров, вам поручается подвергнуть бомбардированию резервы противника в районе Галича. — Такой приказ получил летчик-командир «Муромца» Петр Георгиевич Лавров.

Погрузили десять двадцатипятифунтовых осколочных бомб. На борту имелись два пулемета и два ящика стрел — тяжелых заостренных болтов, которые разбрасывали над расположением врага.

Лавров сразу поднял «Муромца» на три тысячи метров.

Это было необходимо — ужас немцев перед летающей машиной притупился, и их батареи бойко обстреливали русские воздушные корабли.

Мотористы наблюдали за полетом «Муромца».

— Что-то не то, — вдруг сказал унтер-офицер Кузнецов.

И правда — происходило «что-то не то»: неожиданно «Муромец» стал пикировать, перешел в штопор... Моторы гудели невероятно, звук казался запредельным.

И тут от корабля стали отваливаться куски... Машина рассыпалась прямо в воздухе.

Все бросились к падающему самолету.

Катастрофу видели и из местечка, оттуда примчались люди, подъехала машина с фельдшером. Врачам пришлось пробиваться сквозь толпу...

Солдаты и врачи разбрасывали обломки, надеясь найти хоть кого-то живым.

— Кузнецов, разгони толпу, мешают! — прошептал Никольской на ухо унтеру.

Бравый Кузнецов гаркнул:

— А ну, разойдись! Бонбы! Щас рванет!..

Люди бросились наутек...

— Где фотограф?

По правилам Эскадры, фотографировали абсолютно все события, происходившие с большими воздушными кораблями.

Пришел фотограф, снял обломки самолета и трупы: поручика Витковского около изуродованного штурвала, лейтенанта Шокальского, старшего лейтенанта Лаврова... Живых не было.

Вечером на стол полковнику Горшкову лег отчет.

Предполагали причиной катастрофы недостаточную опытность поручика Витковского: очевидно, он вел корабль и на вираже допустил скольжение — растерялся, не выключил моторов, и корабль вошел в штопор...

— Как же, «недостаточная опытность», — сказал сам себе Михаил Никольской. — Легко на покойника валить. Там же находился Лавров. Он бы спас ситуацию, если бы мог. Это был лучший летчик из всех. Саботаж, вот что это было.

Июнь 1917 года, Винница

— Ваше благородие, письмо!

Михаил Никольской распечатал конверт, пробежал глазами написанное, смял, отбросил.

Все то же самое. На фронтах — развал: братание с немцами, после чего мешок за спину — и домой, «в родную деревню». Как в таких условиях сражаться?

Эскадра продолжала выполнять приказы командования, но сейчас становилось очевидно — пользы в этом нет никакой.

Австрийцы приближались к старой государственной границе. Требовалось немедленно вывозить имущество Эскадры.



— Часть придется сжечь, — вслух произнес Никольской.

Он сжал кулак. Жечь самолеты!.. Вот уж не думал, что до такого дойдет.

На центральной базе Эскадры в Виннице создан был комитет. Рассматривались «текущие моменты».

В основном дебатировали вопрос о продолжении войны. То и дело можно было слышать голоса: «Пора перестать проливать кровь рабочих и крестьян в интересах капиталистических держав!»

Несколько дней назад прошли выборы начальников и командиров.

Полковник Горшков не удержался от выступления:

— Вы, конечно, понимаете абсурдность происходящего? По самому характеру деятельности командиры кораблей не могут быть не избранными! За штурвалом сидит летчик. Никто другой не в состоянии поднять корабль в воздух, хотя бы его и избрали большинством голосов...

Так и произошло. «Большинством голосов» выбрали прежних командиров. Никольской едва удерживался от смеха:

— Так хочется спросить, о чем думали те, кто голосовал против?

Через несколько дней комитет предложил господам офицерам снять погоны.

Согласились и на это. Поручик Павлов протестовал было, но его быстро уговорили — по-хорошему.

«Эксцессы в Эскадре не нужны, — шепнул ему Никольской. — Не валяйте дурака, снимите».

Август 1917 года, Москва

— Товарищи! — доносился голос докладчика. — Наконец мы собрались на наш Первый Всероссийский авиационный съезд! Съезд свободных авиаторов, товарищи! Мы должны

организовать нашу особую Коллегию, куда войдут делегаты от разных авиационных частей. Предлагаю взять за ориентир программу партии большевиков!

Пока шли дебаты — чью сторону занять, большевиков или Временного правительства, — на Эскадру в Виннице быстро надвигался неприятель. Офицеров «уволили» в отставку и отправили в Петроград.

Склады в Виннице запылали, теперь уже открыто подожженные своими.

А Коллегия в Москве все заседала и спорила... Приближалась осень.

Осень революционного семнадцатого года.

22 марта 1918 года, Петроград

Военлет Панкратьев — бывший подполковник, бывший помощник начальника Эскадры, — категорически не желал становиться «бывшим».

Новые власти плохо понимали, о чем говорит этот человек — с откровенно офицерской выправкой, которая выдавала его, несмотря на снятые погоны.

— Какая еще сухопутная «эскадра»? Воздушная эскадра? За дураков нас держишь, ваше благородие? Корабли по воздуху летают?..

— Это большие самолеты, товарищи, — объяснял Панкратьев. — Поймите же наконец, я хочу организовать ячейку «Муромцев» с включением этих самолетов в восстав Рабоче-Крестьянской Красной Гвардии!

— А кто на них летать-то будет? — шурились на Панкратьева. — Ты, что ли?

— Я и мои товарищи, военлеты. Найду и соберу людей, бывших в Эскадре, сформируем экипажи для двух-трех самолетов...

— Ладно, пиши докладную записку.

Панкратьев написал подробную записку в Коллегию Авиации и Воздухоплавания.

Там к проекту отнеслись благосклонно и передали в Совнарком.

22 марта 1918 года явился декрет, утверждающий организацию Северной Группы Воздушных Кораблей в составе трех боевых единиц.

Панкратьев, окрыленный — в прямом и в переносном смысле, — бросился искать людей.

Бывший лейтенант, а ныне товарищ Никольской обрадовался возможности вернуться к «Муромцам»: в свое время он поддерживал идею войны до победного конца и был отправлен большевиками в отставку. Маялся без средств и без занятия.

— Возьмите на себя материальную часть, Михаил Николаевич, — попросил его Панкратьев.

— Взять-то я возьму, — засмеялся Никольской, — да кто же мне даст?

— Обратитесь на Русско-Балтийский завод. Я вам бумагу напишу. У меня печать есть.

На заводе Никольской обнаружил семь недостроенных кораблей и, потрясая бумагой, потребовал закончить работу.

— Заказ от Совнаркома! — заключил Никольской. — Матерьял для строительства будет. Совнарком обещал, значит, всё будет.

6 октября 1918 года, Липецк

Новая Эскадра прибыла в Липецк. Отсюда предстояло действовать против белогвардейской группы Мамонтова.

Погода портилась, но два «Муромца» поднялись в воздух.

И тут корабль Алехновича — одного из самых старых и опытных военлетов — на высоте ста метров начал снижение. Облачность была низкой, и «Муромец» держался в воздухе почти полчаса, не решаясь сесть.

Внезапно Алехнович отдал штурвал вниз. Моторы работали на полном газу, и при таких условиях Алехнович начал сажать корабль.

Ударившись о снег лыжами-шасси, «Муромец» подскочил вверх, свалился на правое крыло, перевернулся на левое и превратился в грудю обломков.

Вытащили раненых военлета Романова и моториста Иванова. Алехнович был мертв — обломками винта ему пробило грудь.

Положение складывалось тяжелое — некому летать, некому руководить.

Затем прибыли новые военлеты и с ними новое начальство — красный военлет товарищ Ремезюк.

Товарищ Ремезюк обладал неиссякаемым запасом энергии и чрезвычайно малым опытом общения с самолетами.

— Говорите ваши беды, а мы их разрешим! — обычно начинал он свой разговор.

Никольской, по-прежнему работавший с мотористами, сказал ему прямо:

— Главная беда, товарищ Ремезюк, — это горючее.

— Так, что с ним? — насторожился красный военлет.

— Дрянь горючее. Вместо бензина — суррогат: спирт, эфир и чуть моторного масла. При горении коптит, как в аду, засоряет свечи.

— Решим, — обещал Ремезюк, но ничего не решил.

Нужно было торопиться и начинать учебные аэродромные полеты для выпуска новых командиров воздушных кораблей.

Февраль 1919 года, Липецк

Партийное собрание было бурным.

Обсуждали возможную вредительскую деятельность бывшего подполковника Панкратьева.

— Имеется указание, что вы намереваетесь перелететь к белым, — заявил товарищ Ремезюк. — Более того, склоняете к этому и других военлетов.

Панкратьев молчал.

За него вступился весь личный состав группы: большинство шумно возмущалось, но выступил председатель парторганизации:

— Мы товарищу Панкратьеву верим, как себе, и берем его на поруки.

Товарищ Ремезюк долго смотрел в глаза своим товарищам по партии и наконец медленно кивнул.

Через несколько дней Ремезюк вместе с Панкратьевым совершил разведывательный полет. В знак доверия.

Сам товарищ Ремезюк пытался научиться водить «Муромец», но получалось у него «это дело» плохо, поэтому он ограничился руководящей ролью.

— Расположение белогвардейских частей мы уточнили, — сказал на общем собрании товарищ Ремезюк. — Но угроза захвата белыми Липецка остается. Эвакуируемся в Сарапул...

Весна 1922 года, Серпухов, Высшая Школа Воздушной Стрельбы и Бомбометания

Позади осталась гражданская война.

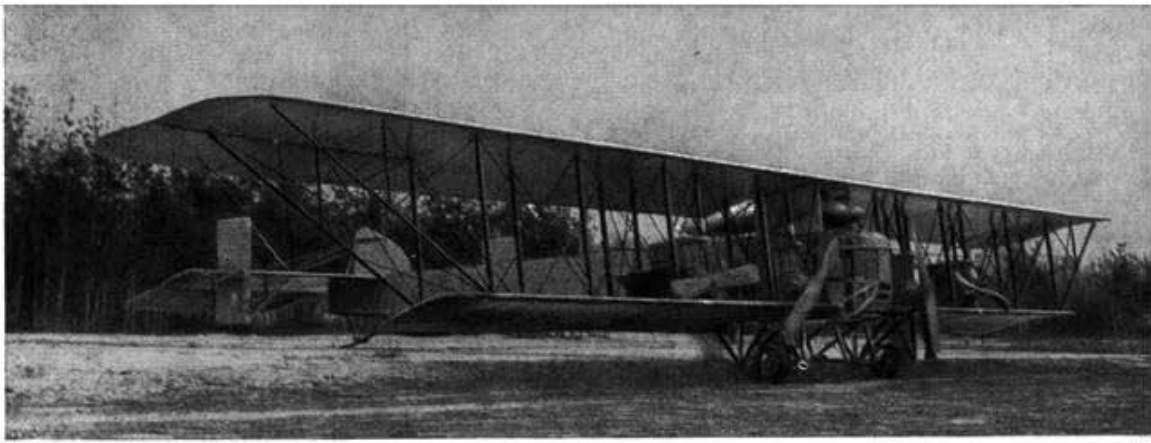
«Муромцы» не столько воевали, сколько производили разведку или чинились. Трудно приходилось большим военным кораблям в условиях революционной разрухи.

Ушел из Эскадры Панкратьев — сделался начальником оперативного отдела Штаба Авиации РККА, одним из авторов организации гражданского Воздушного Флота.

(Через год он погибнет при испытании одномоторного самолета «Юнкерс»...)

А Михаил Никольской был назначен главруком по бомбометанию в Серпуховской авиашколе.

Последний из уцелевших «Муромцев» стал учебным самолетом.



**«Илья Муромец» — один из первых транспортных самолетов.
1920 год.**

— Кто это летает? — спросил Никольской своего товарища, артиллериста Маркова.

Изумительно красиво, свободно, смело чертил небо большой воздушный корабль.

Глубокие виражи с такими кренами, каких и не мыслили командиры старой Эскадры... Огромный «Муромец» слушался неизвестного летчика так, словно был легким маленьким самолетом.

— Борис Кудрин, — ответил Марков. — Далеко пойдет. Новый летчик-испытатель.

Июнь 1922 года, Серпухов

— Учебное задание ясно?

Кудрин кивнул.

— Так точно! Выбросить боевую бомбу весом в 160 килограммов в районе полигона. Разрешите лететь? Хочу сам проверить корабль в полете при изменении нагрузки. Все-таки разница в 160 килограммов...

— Разрешаю, — сказал Никольской.

«Муромец» поднялся.

Набрал две тысячи метров. Вот и полигон — пора сбрасывать... Но бомба не оторвалась — зависла.

Садиться — невозможно: бомба разорвется. Кудрин сделал несколько кругов над полигоном. Но каждая попытка оканчивалась неудачей — бомба висела.

— Ребята, бросайте! — крикнул Кудрин. — Что хотите делайте!

Товарищ Лилиенфельд, который должен был сбрасывать бомбу, подозвал механика, чтобы тот держал его за ноги. Лег на пол, высунулся в бомбовый люк и отцепил наконец бомбу.

В это время самолет летел близ железной дороги. Бомба разорвалась в пятидесяти метрах от насыпи.

— Под арест пойду, — прошептал Лилиенфельд, закрывая глаза.

...Обошлось.

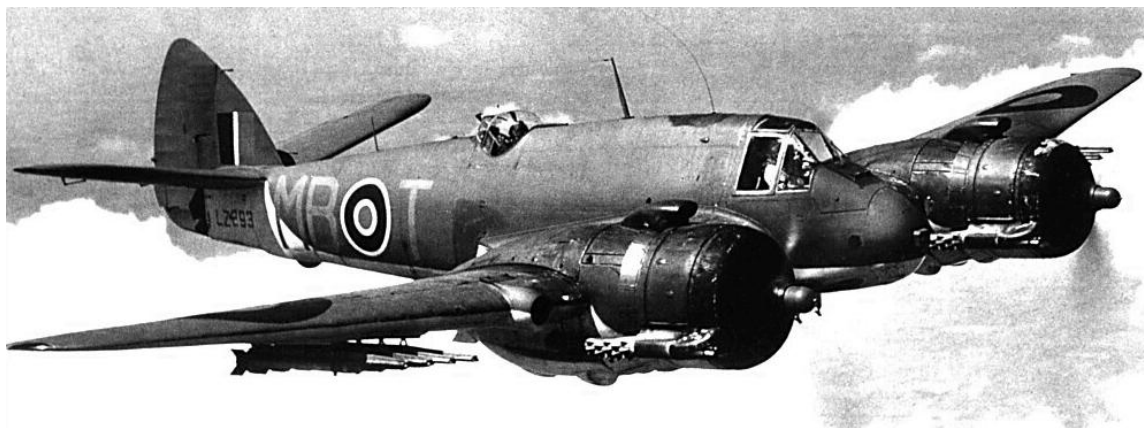
Самолет опустился на вспаханную полосу почти на самом берегу реки.

Колеса погрузились в мягкий грунт, корабль остановился, хвост задрало в небо, шасси подломились, и винты еще работавших моторов разлетелись в щепки.

Это был последний из летавших «Муромцев». Его гибель поставила точку на истории воздушной Эскадры.

© А. Мартьянов. 04.11. 2012.

33. Бристольский щёголь



15 сентября 1940 года, Лондон

Газета лежала на столе, обращенная передовицей вверх.

«Гитлер знает, что ему придется либо разгромить нас на Британских островах, либо проиграть войну. Если мы сумеем выстоять в этой борьбе, вся Европа может стать свободной... Поэтому давайте приложим все наши усилия и постараемся так выполнить свой долг перед людьми, чтобы они через тысячу лет, если столько времени просуществует Британская империя и ее содружество наций, сказали: «Это был их самый высший подвиг».

Таков был призыв премьер-министра Англии.

И эти слова не прозвучали впустую. Особенно когда начались бомбежки.

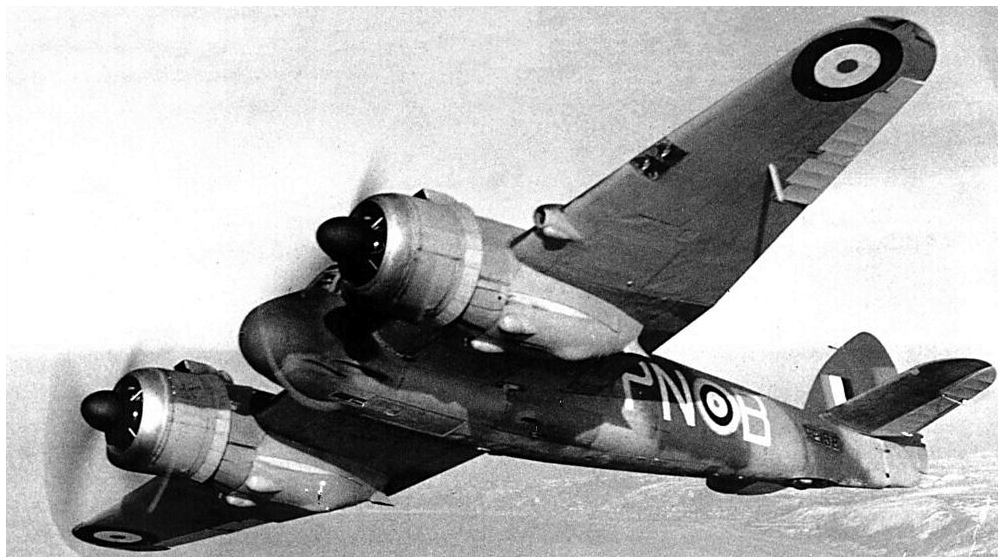
Германские бомбы падали на Лондон, систематически разрушая столицу — одну из самых крупных целей в Европе.

— Насколько я понял, — медленно говорил Уинстон Черчилль, — во время ночных налетов немецкой авиации на Лондон, нацистам приходится опасаться исключительно

нашей зенитной артиллерии. — Он сделал паузу. — Каким количеством орудий мы располагаем?

Командующий Истребительным командованием главный маршал авиации Хью Даудинг кашлянул:

— Насколько я понимаю, именно на Истребительное командование возлагается самая ответственная сейчас задача: организация противовоздушной обороны Англии.



— Гхм, — высказался Черчилль и замолчал.

Даудинг продолжил с истинно британской невозмутимостью:

— Во время первого массированного налета на Лондон в ночь на 8 сентября столицу прикрывало девяносто два тяжелых зенитных орудия.

— Гхм! — повторил Черчилль.

— Их действия были признаны малоэффективными, — сказал Даудинг. — Поэтому в течение следующих двух дней количество тяжелых зенитных орудий в системе ПВО Лондона было увеличено в два с лишним раза.

— И что же, эффективность повысилась? — осведомился Черчилль. Он был в ярости, но разглядеть это можно было лишь по тому, как разгорался огонек его сигары.

— Существующие на данный момент методы управления зенитным огнем не могут обеспечить...

— Гхм! — в третий раз кашлянул Черчилль.

— Зенитчикам дали полную свободу действий, — сдался Даудинг. — Лупили как попало, извели кучу боеприпасов, но ни единого бомбардировщика не сбили.

— А немцы? — спросил начальник штаба английских ВВС Ньюолл. Он симпатизировал Даудингу.

— Немцы, — протянул Даудинг, — они поняли, что мы активизировались. Вряд ли им это понравилось. Они стали летать на большей высоте — следовательно, прицельность их бомбометания снизилась. А некоторые вообще поворачивали обратно, не достигнув цели.

— Охарактеризуйте, — потребовал Черчилль.

Ньюолл характерно двинул бровями. Должности главнокомандующего ВВС в Англии не существовало, его обязанности исполнял начальник штаба. На Ньюолле лежала вся ответственность. Он заметно нервничал.

— Все налеты немцы производят значительными силами, — после паузы снова заговорил Даудинг. — Сбрасывают не менее десяти тонн фугасных бомб. Плохая погода иногда снижает активность противника. Налет длится несколько часов, осуществляется силами приблизительно двухсот-трехсот самолетов.

— Выводы? — спросил Ньюолл.

Черчилль устремил взор на него:

— А ваши?

— Первоначально мы пытались усовершенствовать ПВО установкой воздушных мин. Создавали завесы из мин, которые подвешивали к тросам свободных аэростатов, запускаемых вдоль маршрута полета немецких самолетов.

— Плохой вариант, — заметил Черчилль.

— Согласен, — кивнул Даудинг. Он снова взял инициативу беседы на себя. — Мы также испытываем прожектор, установленный на самолете с радиолокационным прицелом. Задача — осветить цель для другого атакующего самолета. Но взаимодействие двух самолетов в ночном бою... плюс технические сложности с конструкцией самого прожектора...

— Может быть, хватит излагать намерения? — с язвительной полуулыбкой осведомился Черчилль. — Давайте обсудим что-нибудь более приземленное, грубое и действенное. — Он чуть поднял палец. — О недостатках наших радиолокационных систем я знаю.

— Ночной истребитель, — выговорил Даудинг. — Самое конкретное и быстровыполнимое.

Черчилль насторожился:

— Слушаю.

— В Истребительном командовании сложилось твердое убеждение, что успех противовоздушной обороны страны зависит прежде всего от того, насколько быстро мы сумеем поставить на вооружение ночные истребители «Бофайтер» и новые наземные радиолокационные установки.

Ньюолл подался вперед:

— В первую очередь нам необходимо изучить вопрос использования истребительной авиации в системе ПВО в ночное время.

— Использование истребительной авиации и создание ночного истребителя — это ведь немного разные задачи? — проговорил Черчилль.

— Предлагаю сформировать специальный комитет, — сказал Ньюолл. — Под председательством маршала авиации Салмонда. Пусть выработает рекомендации по данному вопросу.

Черчилль кивнул:

— Комитет — это очень по-британски. Только не заседайте слишком долго.

20 ноября 1940 года, Лондон



Премьер-министр привычно занял место во главе стола.

— Ситуация, господа, не стала для нас легче, — такими словами он открыл заседание. — Да, известно, что вторжение в Англию германское командование отложило до будущей весны. Какое облегчение! — с ядовитой иронией прибавил он. — Зато теперь они взялись уничтожать военную промышленность и наш торговый флот. Мне не нравятся эти бомбежки! Вы поняли? — Он обвел собравшихся глазами. — Даже в тех случаях, когда нам становятся известны планы противника, даже когда мы точно знаем, каков их следующий объект, мы мало что можем сделать. Разрушены Ковентри, Бирмингем, производятся варварские налеты на Саутгемптон, Бристоль, Плимут. Продолжаются бомбежки Лондона. Так, все, — оборвал он себя. — Я хочу выслушать, что скажет наш комитет.

Маршал авиации Салмонд откашлялся.

— Мы производим отбор летчиков в ночную истребительную авиацию. Все они проходят испытания ночного зрения, сдают особые экзамены по специальному курсу летной подготовки на ночном истребителе. Мы предлагаем также создать при штабе ВВС специальный отдел по руководству боевыми действиями истребительной авиации в ночное время. Из технических проблем: необходимо оснастить ночные истребители новым аэронавигационным оборудованием.

Черчилль постучал пальцами по столу.

— Что Бристоль? Как дела на авиастроительном заводе?

— Бристольт работает, — ответил маршал авиации Фримэн. — Мы пригласили сегодня конструктора компании мистера Лесли Фрайза. Он доложит о новом самолете.

Фрайз чуть покраснел и заговорил ясным, до странного молодым голосом:

— Хочу вас поздравить, милорды! Вчера наш новый истребитель «Бофайтер» открыл боевой счет: был сбит «Юнкерс-88». Поврежден и рухнул в Ла Манш... Отличились пилот Каннингэм и оператор радиолокационной связи Филипсон.

— Прекрасная новость, — без выражения произнес Черчилль. — Расскажите подробнее о самолете. Каким образом фирме «Бристольт» удалось создать его так быстро?

— Мы горды тем, что наш самолет — первый настоящий ночной истребитель, — ответил конструктор. — Могу добавить, что это мне пришло в голову не создавать принципиально новый самолет, а переоборудовать для ночной истребительной авиации уже имевшийся двухмоторный бомбардировщик «Бофорт». Нам пришлось внести серьезные изменения только в конструкцию фюзеляжа. Экипаж самолета сократили — до двух человек. Убрали стрелковую башню и оборонительное вооружение. В нижней носовой части машины, — инженер сделал движение рукой, так плавно и точно, что перед слушателями, словно вживую, предстал самолет, — разместили батарею из четырех пушек калибром 20 миллиметров. Заменили также моторы — вместо «Таурус» поставили «Геркулес» III — свыше тысячи шестисот лошадиных сил. В общей сложности конструкторские работы заняли совсем немного времени. «Бофайтер» поднялся в воздух всего через девять месяцев после «Бофорта».

— Удачное название, — заметил Черчилль. — С одной стороны, соединение «щеголя» и «бойца» — «бо-файтер», а с другой — определенная отсылка к «прародителю», «Бофорту». Остроумно.

Когда Черчилль кого-то хвалил за остроумие, впору было насторожиться, но сейчас премьер, кажется, был вполне серьезен.

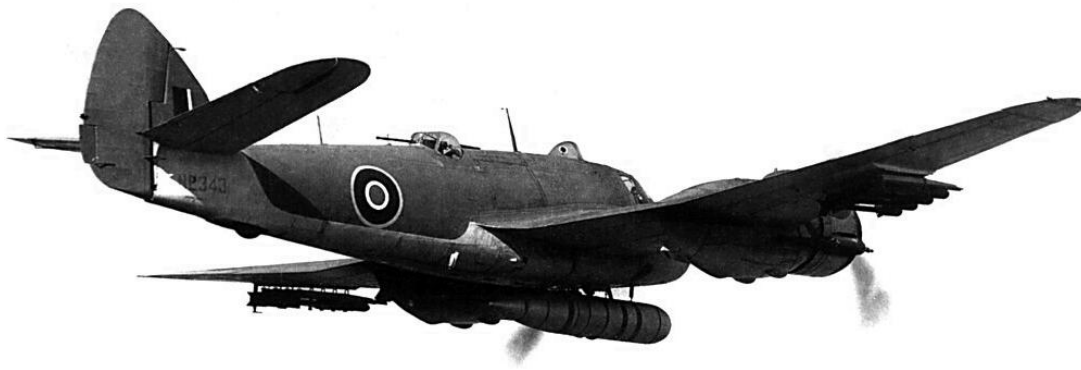
— У меня вопрос насчет радиолокационной связи, — подал голос Хью Даудинг. — Насколько она эффективна на самом деле? Что говорят те, кто работает с ней на практике?

Фрайз чуть нахмурился:

— Не слишком. Поиск ночной цели по-прежнему сложнейшая для нас задача. Сигнал поступает на две электронно-лучевые трубки: одна показывает направление и расстояние до цели, вторая — насколько выше или ниже перехватчика находится вражеский самолет.

— Что здесь неудобного? — спросил Даудинг.

— Невозможно определить точно, как выше или как ниже, — пояснил Фрайз. — Максимальная дальность обнаружения цели — шесть с половиной километров, минимальная — сто восемьдесят метров. Все, что за пределами этих границ, на экране не отображается. Кое-что пилот просто должен увидеть глазами. Отсюда — постоянное напряжение. Человек, джентльмены, управляет несколькими тоннами металла и мчится навстречу другой такой же гряде металла, а между тем он ничего перед собой не видит, и надежды увернуться от столкновения нет никакой. Знаете, это сильно напрягает, как говорят наши ночные истребители.



Маршал авиации Салмонд не преминул заметить:

— Однако все пилоты проверены на ночное зрение.

Фрайз махнул рукой:

— Когда темно, тогда темно, и с этим ничего не поделаешь. С ночными истребителями все равно лучше, чем без них.

— Меня беспокоят моторы наших самолетов, — произнес Черчилль внезапно. — Да, я приземленный человек, и моторы волнуют меня больше всего.

— Мы работаем над двумя типами «Бофайтера», — объяснил Фрайз. — Одна модель — под двигатели Бристоль «Геркулес», вторая — под систему Роллс-Ройс «Мерлин». Да, мы помним, что Бристоль бомбят, и двигатели могут временно перестать поступать в авиационные части. Кроме того, у «Геркулеса», как у всего рожденного на земле, имеются недостатки.

— Вы просто поэт, — поморщился Даудинг.

— Я реалист, — возразил Фрайз. — «Мерлин» обладает меньшей мощностью. Хотя скорость истребителя снизилась ненамного. Кроме того, под «Мерлин» пришлось доработать самолет. Центр тяжести сместился вперед, самолет утратил устойчивость.

— То есть, эта машина «рыскает по курсу», как говорят пилоты? — уточнил Даудинг.

— Можно и так сказать, — признал Фрайз. — Некоторые вообще говорят, что у нее, мол, такой характер. Чем больше пытаешься ее укротить, тем хуже она ведет себя. А вот дашь ей волю, позволишь вести себя — и все в порядке.

— Самолеты вам скоро на голову сядут, — проворчал Черчилль. — Поэты все кругом. Я хочу видеть результат, джентльмены! Покажите мне результат!..

© А. Мартьянов. 22.11. 2012.

34. Истории с авиазавода



2 апреля 1943 года, авиабаза в Преданнаке, Англия

— Стикс, дружище, — обратился к своему оператору командир 141-й эскадрильи королевских ВВС Джон «Боб» Брэшем. — Как вовремя вы вернулись со своих курсов повышения квалификации!

Флайт-сержант Грегори, которого все называли «Стикс» — в память о тех мирных временах, когда он был барабанщиком в оркестре Дебоя Сомерса, — насторожился.

Его веселое лицо вдруг приобрело необычайно серьезное выражение.

— О чем это вы говорите, Боб?

— Да так, — махнул рукой Брэшем. — Возможно, я просто рад вас видеть.

Стикс с сомнением покрутил головой:

— Боюсь, все в этом мире непросто... К вам поступали какие-то жалобы на меня, командир?

— А что, для таковых имелись какие-то основания, дружище?

Стикс неопределенно пожал плечами.

Брэшем рассмеялся:

— Нет, все гораздо лучше, чем вы себе представляли. Нам поручено выступить перед рабочими и инженерами авиационного завода. Рассказать, каково нам воюется на тех самолетах, которые они выпускают. Вылетаем немедленно. Вы готовы?

Стикс отсалютовал и наградил своего командира взглядом, от которого менее чувствительный англичанин упал бы замертво.



2 апреля 1943 года, Филтон, авиазавод фирмы «Бристоль эйркрафт компани»

В заводской столовой было многолюдно.

Всем хотелось послушать, что расскажут летчики.

Храбрый Брэхем неожиданно побледнел. Он командовал эскадрильей ночных истребителей, сражался с первых же дней войны. Но страх публичного выступления — это нечто иное.

— Э... — выговорил он, чувствуя на себе сотни внимательных глаз. — Ну, мы все, значит, боевые летчики, пилоты и операторы радиолокационной связи, — он ткнул большим пальцем в сторону Стикса, — мы все очень вам признательны за то, что вы здесь, дружно, сообща, делаете такой хороший самолет, как «Бофайтер». Потому что он действительно «бо», то есть прекрасный, и, несомненно, он также и «файтер», то есть забияка и даже убийца. Убийца наших врагов.

Он перевел дыхание.

В столовой, несмотря на обилие народа, было тихо.

Стикс глядел куда-то в окно и тосковал. Ему хотелось на волю.

— Вы, рабочие, — продолжал летчик, — мало почестей получаете за ваш тяжелый и героический труд. А это неправильно. Вы должны получать много почестей. А теперь вам расскажет о нашем боевом опыте мой боевой друг, флайт-сержант Грегори.

Стикс вздрогнул и медленно повернулся к рабочим. Он словно бы не верил, что командир проделал с ним такую штуку: неожиданно заставил говорить.

Брэхем улыбнулся с притворно-виноватым видом. Мол, отдуваться — так вместе! Прости, дружище.

Грегори сверкнул глазами и резко произнес:

— В общем, машина хорошая. Хотя поначалу ходили про нее разные слухи. Например, что она не может лететь на одном моторе. Я вам скажу — полная ерунда. Сколько раз мы с командиром возвращались... гм... не хочу сказать, что разбитые, но изрядно потрепанные. И всегда «Бофайтер» выручал. Вот. Большое вам спасибо.

Один из рабочих, видимо, пользовавшийся авторитетом у остальных, пошептался с товарищами и громко попросил:

— А вы расскажите подробнее. Как оно там, наверху, в небе?

— А, — сказал Стикс. Постепенно он успокаивался. — Ну, это можно. Начнем, стало быть, с первого знакомства. Я-то этого не видел, но мой командир, — он почему-то язык себе прикусил, поэтому и говорит так странно, — познакомился с ними еще в сентябре сорокового. Так, Боб?

Брэхем кивнул.

— Ну вот, — продолжал Стикс, — летал он, значит, мой командир на «Бленхейме», как умел, а тут в эскадрилью привозят первый «Бофайтер». На пробу. Командир эскадрильи — это был тогда мистер Уиддоус, — подозвал его к себе: «Идите, — говорит, — Боб и опробуйте эту машину. Если живы останетесь, расскажете, ерундовая она или же это наша главная надежда разбить гуннов».

— Он не так сказал, — пробурчал Брэхем.

— Вы отдали слово мне, сэр, так что извольте не перебивать, — ухмыльнулся Стикс. — Вот, значит, наш молодой пайлэт-офицер, — он указал на Брэхема, — забирается в кабину «Бофайтера», а там, мамочки! Просторно! Красота! Все отлично продумано — обзор из кабины — превосходный, приборы размещены гораздо удобнее, чем на старом «Бленхейме». Полетал-полетал он по кругу, приземлился и отрулил обратно к стоянке командира эскадрильи. Командир: «Ну, Боб, что думаете?» А Боб: «Ой, командир, мистер Уиддоус, сэр, ах, мамочки, скорей бы нам в эскадрилью такие самолеты прислали!..» Командир человек серьезный, говорит: «Придется, Боб, маленько подождать. Поднажмут рабочие на заводах — и будет вам игрушечка».

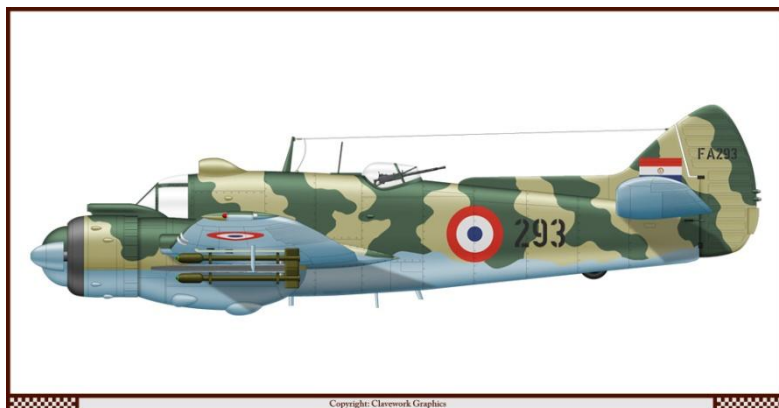
Кругом дружелюбно засмеялись. Стикс продолжал:

— Как устроен этот самолет, вы лучше моего знаете: двухместный, двухмоторный, пушек четыре, пулеметов шесть, все вооружение установлено для стрельбы вперед. Но главное, — это первый британский самолет с нормальным радаром. И тут я подхожу к тому, что ближе мне всего на этом свете, — к радару. Это моя работа. Нас с радаром вы разместили в хвостовой части фюзеляжа и заботливо прикрыли прозрачным плексигласовым куполом. Есть у меня две маленькие электронно-лучевые трубки. С их помощью я могу вывести пилота к любому вражескому самолету, который появлялся в зоне его охвата.

Вообще-то мы видим в темноте даже те цели, которые находятся позади нас, хотя радиус действия в задней полусфере ограничен эффектом отражения от поверхности истребителя.

— Наземные службы как работают? — спросил другой рабочий.

— Вам известно, — вступил Брэhem, — что вдоль побережья Англии были быстро сооружены радары «GCI». И вот теперь операторы наведения, используя эти радары, получили возможность вывести истребители на противника на расстояние от полутора до трех километров. С такой дистанции мой радиооператор, — он показал на Стикса, — уже в состоянии установить с целью радарный контакт. Ну а мое дело — закончить перехват и уничтожить противника.



Он скромно потупился.

— Тут главное, — опять заговорил Стикс, — стрелять хорошо. Когда летчик молод, горяч, немного неопытен... — Он широко ухмыльнулся, с явным намеком. — Случается ему и промахнуться.

— А случается и попасть, — оборвал Брэhem.

Стикс развел руками:

— Что есть, то есть. Случается, он и попадает.

— А вы что-нибудь принимаете для того, чтобы ночное зрение улучшилось? — спросила хрупкая работница с огромными глазами.

— Что-нибудь — в каком смысле? — не понял Брэhem.

Стикс ответил:

— Иногда мы принимаем виски. В нескольких барах у нас довольно дрянная репутация.

— Я о лекарствах, — работница покраснела.

Брэhem ответил, стараясь не глядеть на Стикса:

— Есть довольно простой прием — походить за час до полета в темных очках. Но вообще мы тренировали зрение просто в полетах. Никаких особых лекарств не существует.

— Но без визуального контакта все же не обходится, — снова сказал Стикс. — Вот поговорили мы с наземным оператором, так?

— А эти операторы — просто голоса для вас, шорох в пространстве? — перебила другая работница.

— Вы, наверное, радио часто слушаете? — Стикс приветливо улыбнулся ей. — Узнаете любимых ведущих? Мы тоже знаем по именам почти всех наших операторов. Это не просто голос, это голос друга... Вот показал он мне направление — куда вести самолет. Иду. Вижу у себя на экране цель. Сообщаю моему летчику.

— Ага, — сказал Брэhem. — Футбольные матчи когда-нибудь по радио слушали? Или скачки на ипподроме? Вот так разговаривает мой оператор. Он как будто ведет репортаж. Не умолкает ни на минуту. Если он вдруг затих, мне сразу не по себе: наверняка сбился и потерял гунна. Но потом опять знакомое: «Ладно, Боб, берите левее, он в трехстах метрах»... и мне спокойно.

— Не так давно мы получили новые «Бофайтеры» с радаром «Мк.7», — продолжил Стикс, — и сразу захотели опробовать это новое оборудование в ходе маловысотного перехвата. Тут какая проблема, друзья? Проблема вот такая. У противника есть радиовысотомер, и летает он очень низко, ниже трехсот метров. До пятнадцати метров над водой летает, представляете?

Он выдержал паузу, чтобы все представили себе это наглядно.

— А у нас точного маловысотного радиовысотомера нет, чтобы его засечь. Бортовой радар «Мк.7» все-таки имеет ограниченную дальность на таких малых высотах. Отсюда — необходимо как можно более точное наведение с наземных радиолокационных станций.

— Лучше расскажите, Стикс, какую-нибудь историю, — перебил Брэhem. — Давайте не будем вдаваться в детали касательно РЛС.

Стикс поднес палец к губам, намекая на секретность. И продолжил рассказ «без деталей»:

— Вот как-то раз в одну из ночей случилось большое оживление в районе Кентербери — Дувр. Самолеты один за другим взлетают по тревоге, и мы в том числе. Около Кентербери здорово бьют зенитки, однако оператор наземной РЛС направил нас к линии патрулирования. Какая досада! Как жаль, что я не видел лица моего пилота. Но ничего не поделаешь... Совершать подвиги отправился кто-то другой, а нам придется патрулировать.

Вокруг засмеялись. Брэhem покраснел.

А Стикс продолжал как ни в чем не бывало:

— Представляете? Кругом дерутся, а мы слоняемся без толку и только смотрим, как горит Кентербери. Тут Боб говорит: «Давайте полетаем зигзагообразно. Конечно, мы направляемся к побережью, но не прямо, а как бы в раздумьях».



— Ловко придумано! — выкрикнул кто-то из слушателей.

— Ну вот, летим, — продолжал Стикс. — И, конечно, же я кое-кого засекаю и говорю моему летчику: «Контакт». А он аж трясется и чуть не плачет: «Ради Бога, Стикс, умоляю, Стикс, не потеряйте его, дружище». А я так хладнокровно: «Давайте резко влево и вниз, Боб. Прибавьте скорости, Боб». Боб, конечно, в бою слушается меня, как дитя мамочку.

Брэхем не выдержал и засмеялся.

— Ладно, так и есть, — признал он.

— Летели мы тогда почти на четырех тысячах метров. И с максимальной скоростью. Я гляжу на радар, ага: тысяча восемьсот вперед и чуток вниз, там аккурат будет наш гунн. И что противно!.. Он ведь к морю летел. А это значит, что он уже сбросил все бомбы на Кентербери и возвращается. Удачно отбомбился.

— Ага, и тут мне приходит в голову, — вмешался Брэхем, — а вдруг это вовсе не гунн? Как известно, — он обратился прямо к рабочим, — иногда происходит путаница. И не так редко, как хотелось бы. Например, «Бофайтер» иногда путают с «Юнкерсом-88». Досадные ошибки — всегда обидно, когда по тебе стреляют свои же. В общем, требовался визуальный контакт. Я говорю Стиксу: «Где он?» А Стикс ведет репортаж: «Он на девять градусов выше и прямо впереди — приблизительно в ста восьмидесяти метрах».

Я отрегулировал прицел. Ищу мерцающие вспышки выхлопов или темный объект, закрывающий звезды. И вот... Еще секунду назад там ничего не было, а затем, ниоткуда, он появился: двойное хвостовое оперение и очень слабые красные вспышки выхлопов из двух двигателей. И я сразу понял, кто это.

— И кто это был? — спросил старый рабочий, напряженно слушавший весь рассказ. Брэхем неожиданно подумал, что этот человек сражался в Первую мировую.

— Это был «Дорнье-217», — ответил Брэхем. — Стикс тоже изволил выглянуть из своего офиса, — так мы называли его кабину, — и поглядеть. Глянул и говорит: «Точно, Боб, задайте ему перца».

— Ну, я всегда подбадриваю моего летчика, — подтвердил Стикс. — Пустили мы очередь, — иногда Боб стреляет довольно метко, «Дорнье» загорелся и очень красиво упал в море.

Рабочие заплотировали.

Стикс поднял руку:

— А знаете, что спросил командир двадцать девятой эскадрильи, где мы гостили и где совершили свой очередной подвиг?

Настала выжидательная тишина.

Стикс заключил с торжеством:

— Когда мы сели и доложили обо всем, он посмотрел на моего летчика и спрашивает: «Боб, а где, черт побери, ваша фуражка?»

© А. Мартьянов. 22.11. 2012.

35. Стремительный и безоружный



15 октября 1938 года, Лондон

Сэр Джеффри де Хэвилленд прибыл утренним поездом из Хартфилда, где размещался его завод.

Авиапромышленнику необходимо было повидать своего старого товарища, сэра Уилфрида Фримена. Старина Уилфред занимал теперь высокий пост члена Авиационного

совета по исследованиям и разработкам. Несмотря на занятость, сэр Уилфред согласился принять сэра Джеффри.

Высокий, сухощавый, с длинным породистым лицом, сэр Джеффри, несмотря на возраст — пятьдесят шесть, — двигался с удивительной легкостью. Глядя на него, нетрудно было поверить, что он совсем недавно отошел от полетов.

Да, это было так. Еще несколько лет назад сэр Джеффри де Хэвиленд лично испытывал все сконструированные им модели самолетов.

О, он хорошо знал себе цену! Да, собственно, никто и не отрицал его заслуг.

Давно забыта самая первая его неудача. Первый самолет, разбившийся при первой же попытке подняться с земли. Это было — дай Бог памяти! — в 1910 году...

Второй самолет был продан королевской фабрике воздушных шаров в Фарнборо. Четыреста фунтов. Первые заработанные сэром Джеффри в авиации деньги.

А потом была страшная Великая война. И десятки, сотни, тысячи самолетов «Де Хэвиленд», построенные в те годы. Все они носили инициалы своего создателя, от первой модели до модифицированной девятой.

ДН.9. Самый массовый английский самолет. Его детище, составившее основу королевских ВВС. Говорили, что в бою с немецкими машинами этот самолет оказался слабоват. И все равно он оставался «главным английским самолетом». Он воевал в России против большевиков, он охранял колонии Великобритании до начала тридцатых.

— Джеффри, старина, никто не отрицает твоих заслуг, — пытался уговаривать его Фримен.

Де Хэвиленд сидел перед ним в кресле с высокой спинкой, мрачный, тени залегли в глубоких морщинах вокруг его рта и между бровей.



— Пойми, наступает другая эпоха, — продолжал Фримен. — Эпоха цельнометаллических самолетов. У тебя же нет никакого опыта в проектировании и строительстве подобных машин.

— Подобных чему? — уронил сэр Джеффри. — О чем мы вообще говорим? Министерству нужен двухмоторный бомбардировщик. Я строил двухмоторные бомбардировщики, если уж на то пошло.

— Идея выглядит безумной, ты отдаешь себе в этом отчет? Деревянный бомбардировщик! Уже на стадии эскиза я могу тебе определенно сказать: у этого аппарата неудовлетворительные летные качества. Он слишком тяжелый.

— Мы предполагаем выпустить данную машину без вооружения, — сказал де Хэвиленд.
— Мой сын, Джеффри-младший... Ты, наверное, знаешь, что он занял мое место на посту главного летчика-испытателя фирмы?

На лице сэра Уилфреда мелькнуло — «растут дети»... Сын сменил отца. А де Хэвиленды действительно талантливая семья. Две знаменитые актрисы — Оливия де Хэвиленд и Джоан Фонтейн — его кузины. Теперь вот еще и сын. Чтобы летать, нужен талант. Особый талант, не всеми еще оцененный. Поэзия без слов, музыка без нот, картина без холста — вычерчиваемая крыльями в воздухе.

И тут сентиментальные мысли сэра Уилфреда смыло, точно волной. До него наконец дошел смысл произнесенного.

— Вы предполагаете выпустить невооруженный деревянный бомбардировщик, сэр Джеффри? — переспросил он. — Вы... э... сэр?..

Он проглотил слова, о которых оба могли бы впоследствии сильно пожалеть.

Де Хэвиленд молчал. Мигала лампа.

Наконец сэр Уилфред произнес:

— А если немецкие машины окажутся еще более скоростными? Они будут догонять и сбивать ваши деревянные самолетики пачками!

— Серийные истребители, насколько нам известно, развивают скорость не выше шестисот километров в час, — ответил де Хэвиленд. — Мы же предполагаем построить самолет, который сумеет летать быстрее. До шестисот сорока километров в час. Все просчитано. Да я на Библии готов поклясться, что все обстоит именно так!

— На бумаге оно, может, и так! — взорвался Фримен. — А как будет в реальности? Какие-то утопии!..

— Сэр, — вымолвил де Хэвиленд, — послушайте наконец наши соображения. Письма, которые фирма посылает в министерство, очевидно, не доходят до адресата. Поэтому я, собственно, не поленился приехать лично.

— Слушаю вас, — также официальным тоном откликнулся Фримен.

— Сейчас уже невозможно отрицать, что война близка. Мы не называем противника открыто, но даже самому недалекому мальчишке-газетчику понятно: это Германия. Мы не знаем, какими средствами располагают немцы. Черт побери, сэр, нам неизвестно даже, как далеко продвинулась их авиация. Из публикаций в газетах вообще ничего нельзя понять: немцы напускают туману так, словно учились этому в Лондоне.

— Не могу с вами не согласиться, сэр, — кивнул сэр Уилфред.

— Не перебивайте, сэр, — строго остановил его де Хэвиленд. — Не стану отрицать: в условиях мирного времени у нас нет ни малейшего шанса выйти на рынок военной техники с нашим деревянным бомбардировщиком. Но во время войны в стране неизбежно возникнет дефицит алюминия.

— Между прочим, бальза тоже не растет в Англии, — вставил сэр Уилфред Фримен. — За ней придется ездить в колонии.



— Алюминий будет в дефиците, — с нажимом повторил сэр Джеффри. — А древесину можно хорошо отполировать.

— Но невооруженный боевой самолет!.. Звучит абсурдно!

— Не так абсурдно, как вам кажется, сэр, — заметил де Хэвиленд. — Бортовые пулеметы защищают самолет от истребителей только отчасти. А против зенитной артиллерии они вообще бессильны. Если же мы изыдем оборонительные стрелковые установки, то наш бомбардировщик станет более высотным, более скоростным и маневренным. Он легко сможет уклоняться от атак истребителей противника. Равно как и от зенитного огня.

Фримен тихо постукивал пальцами по столу. Слушал.

Голос де Хэвиленда окреп:

— Далее, мы предлагаем уменьшить экипаж до двух человек: пилот и навигатор-бомбардир. Это сократит людские потери. А если будет сбит четырехмоторный бомбардировщик, который так люб министерству, то Британия потеряет сразу семерых своих сыновей. Согласитесь, в этом аспекте мое предложение гораздо менее абсурдно, чем показалось вам на первый взгляд!

— А вам не кажется, что члены экипажа будут просто перегружены обязанностями? — задал вопрос Фримен. — Господи, сэр Джеффри, их будет всего двое! Навигатору придется держать связь с землей, наблюдать за воздушной обстановкой, сбрасывать бомбы, а пилоту — вести машину несколько часов без отдыха! Способен ли на такое человек?

— Англичанин способен на многое, — ответил сэр Джеффри. — К тому же, до Берлина на крейсерской скорости наш самолет, по моим расчетам, будет лететь всего два часа.

Сэр Уилфред Фримен выдержал долгу паузу и наконец прервал молчание:

— Хочу только напомнить, что мы уже развернули производство четырех двухмоторных — кстати, цельнометаллических, — бомбовозов: «Бленхейма», «Уитли», «Веллингтона» и «Хемпдена», — сказал сэр Уилфред. — А вы предлагаете нам строить маленькие деревянные игрушечные самолетики.

— Ваше встречное предложение неприемлемо, — холодным тоном заявил де Хэвиленд. Он положил на стол толстый конверт, полученный из министерства авиации. — Выступить в качестве субподрядчика? Производить крылья для самолетов чужих конструкций? Вам не кажется, сэр, что это просто унижительно?

— Вам предоставлено право трудиться на благо Британии! — не выдержал Фримен. — Что еще нужно? Вы же патриот!

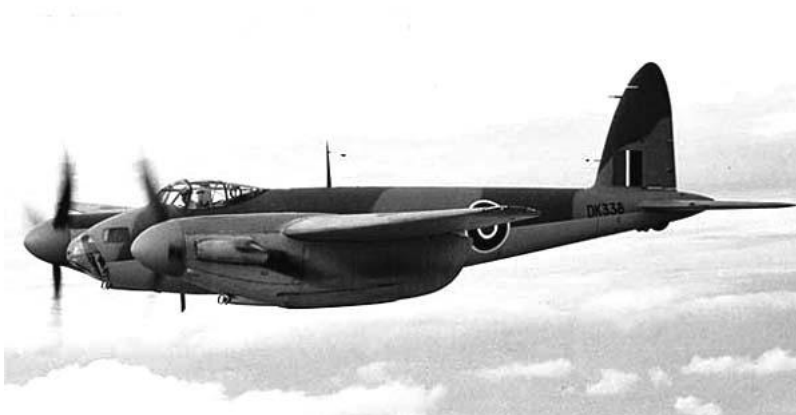
Де Хэвиленд вскочил с кресла, нагнулся через стол к сэру Уилфреду.

— Да, — сказал сэр Джеффри. — Я патриот. И как патриот я говорю вам: фирма «Де Хэвиленд» в состоянии послужить Империи гораздо лучше, чем ей предложено. Строить для кого-то крылья? Пфе! Мы будем строить бомбардировщики.

— Хорошо, — сдался сэр Уилфред. — Черт побери, дружище, какой напор!.. Возможно, ваша идея имеет здравое основание.

29 декабря 1939 года, поместье Салисбери Холл

— Письмо, сэр!



Бомбардировочное командование наконец ответило.

Пришел официальный заказ на постройку прототипа.

Еще в середине декабря фирма «Де Хэвиленд» отправила в министерство очередной, доработанный проект.

Два варианта нового деревянного самолета (кое-где его уже успели иронически окрестить «мечтой термита»): бомбардировщик и истребитель-разведчик.

Де Хэвиленд в конце концов согласился с необходимостью добавить третьего члена экипажа бомбардировщика. Для радиста была спроектирована отдельная кабина позади крыла. Бомбардировщик мог нести две бомбы по 227 килограммов (или четыре — по 113 килограммов).

Истребитель-разведчик — двухместный — получил четыре двадцатимиллиметровые пушки в нижней части фюзеляжа и три фотоаппарата.

Бомбардировочное командование никак не могло смириться с идеей самолета без оборонительных стрелковых точек. Но в конце концов Фримен, решительно занявший сторону де Хэвилленда, сумел пробить в министерстве проект.

— Можно начинать работу, джентльмены, — сэр Джеффри сиял, обращаясь к своим конструкторам. — Нас призвали на службу Англии — и не на подхвате, как предполагалось изначально, а в передних рядах. Мы будем делать собственный самолет.

С октября конструкторский коллектив был переведен в это старинное поместье — в пяти милях от завода в Хатфилде.

Налеты Люфтваффе неизбежны. Немцы непременно будут бомбить завод. На сей счет никто не строил иллюзий. Вокруг предприятия уже выкопали траншеи, обложили подстанцию и все важнейшие сооружения мешками с песком. Выдали противогазы сотрудникам фирмы и всем жителям прилегающего района.

Маленький деревянный самолет, быстрый, как комар, поднимется в небо и защитит Метрополию. День и ночь будут работать конструкторы, улучшая проект, а рабочие не отойдут от станков.

Долгожданный пакет из министерства, давшего наконец «добро» на эти работы, лежал на столе у главы фирмы. Предстояли долгие дни напряженного труда — ради того, чтобы в небо взлетел один из самых знаменитых английских самолетов, «Комар». Единственный самолет фирмы «Де Хэвилленд», не имевший в своем обозначении инициалов главы и основателя фирмы — DH...

© А. Мартьянов. 30.11. 2012.

36. Полёт «Москито»



15 апреля 1940 года, Лондон

— Нет, нет и нет! — Министр авиации Великобритании лорд Бивербрук был непреклонен. — И слушать не желаю. Сэр, решение было принято. Решение обоснованное и утвержденное. Это не мой личный каприз, сэр.

Сэр Уилфред Фримен, член Авиационного совета по исследованиям и разработкам, старый друг и товарищ сэра Джеффри де Хэвиленда, упрямо положил на стол министра докладную записку:

— Я подробно изложил свои соображения, сэр, почему для «Москито» фирмы «Де Хэвиленд» необходимо сделать исключение.

— После того, как начались активные боевые в Северной Европе, прекращение всех разработок со слишком отдаленными сроками готовности серийных образцов прекращено, — отрезал министр. — Мы не можем делать исключения для ваших личных друзей, сэр.

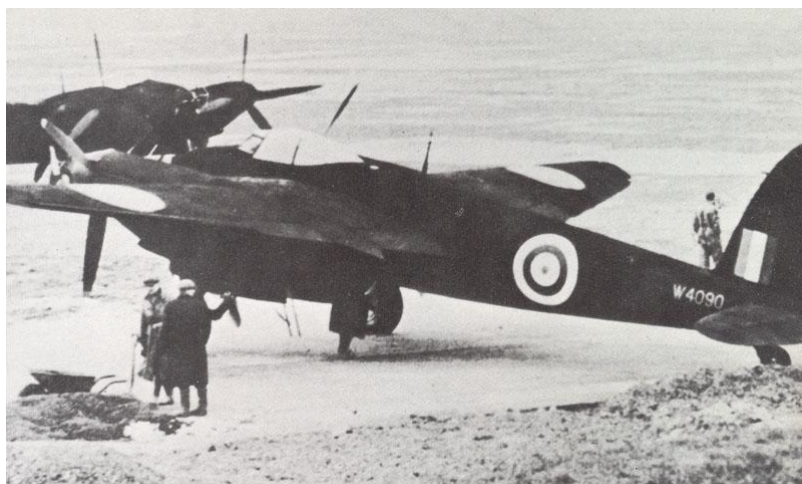
Фримен вспыхнул:

— Речь идет не о личном одолжении, сэр! Речь идет о благе страны. Де Хэвиленд разработал самолет, который, возможно, спасет Британию. Заморозить этот проект было бы... неосмотрительно.

Министр иронически сощурился:

— Что ж, вы можете держать себя в руках, сэр, и я отмечаю это обстоятельство как положительное. Чем так примечателен этот самолет, что вы готовы за него биться?

— Это двухмоторный бомбардировщик, — начал Фримен. — Два мотора Роллс-Ройс «Мерлин», мощностью почти в тысячу триста лошадиных сил. Самолет способен развивать скорость свыше шестисот километров в час. Дальность полета — две тысячи четыреста километров.



— Вы говорите о деревянной машине? — уточнил министр. — Господи, сэр! Этот самолет уже сейчас называют «мечта термита»!

— При всем моем уважении, сэр, как раз термитам на этом самолете делать нечего, — возразил Фримен. — Все продумано. Обшивка трехслойная, что позволяет радикально уменьшить количество подкрепляющих стрингеров, шпангоутов и нервюр. Верхний и нижний слои — из фанеры, средний — из легкой бальзы. Все склеивается под давлением формальдегидным клеем. Как раз это предотвращает поражение насекомыми.

— Гм, — проговорил министр. — Но что-то от насекомого в этом самолете все же есть. «Москито». Думаете, он способен будет жалить немцев?

— Не построим — не увидим, — Фримен заметил, что министр впервые дал слабину. — Чем примечательна фанера, сэр? Швы практически отсутствуют, качество поверхности — превосходное. Главный аэродинамик фирмы «Де Хэвилленд» Кларксон продумал здесь каждую мелочь. Аэродинамическое сопротивление крайне низко.

— Сейчас все наши силы стянуты к Норвегии, — сказал лорд Бивербрук. — Я не могу взять на себя ответственность...

— Сэр! — взорвался наконец Фримен. — Я даю вам личные гарантии, что к июлю сорок первого все пятьдесят бомбардировщиков-разведчиков «Москито» будут переданы Королевским ВВС.

— Не смею сомневаться в вашем честном слове, сэр, — мрачно отозвался лорд Бивербрук, — однако все наши усилия должны быть сосредоточены на производстве самолетов «Харрикейн», «Спитфайр» и «Бленхейм». На новые проекты нет ни средств, ни времени. Мы не можем позволить себе распылять силы!

Фримен раскланялся и вышел.

5 мая 1940 года, Лондон

— Опять вы?

Лорд Бивербрук оторвался от сводки.

Положение дел было сложным. И перспектива не выглядела вдохновляющей. Немцы развивали наступление в Европе.

Британия несла потери.

В кабинет министра вошли сэр Уилфред Фримен и сэр Джеффри де Хэвиленд.

— Решили атаковать меня плечом к плечу, как старые боевые товарищи? — министр позволил себе поднять бровь. — Джентльмены, вы теряете время.

— Я прибыл сюда, оставив мой завод, — глухо заговорил де Хэвиленд, — потому что не могу допустить... Сэр, я обязан предоставить вам все данные! Я владею абсолютно всей информацией и в состоянии ответить на любой вопрос по самолету.

— Гм, — молвил лорд Бивербрук. — Могу ли я предложить вам чаю? — Он позвонил, и скоро в кабинет явилась секретарша с подносом.

Сэр Джеффри почувствовал, что успокаивается. Горячий чай — большая сила.

— Сэр Уилфред передал мне, — заговорил де Хэвиленд, — основное возражение министерства против развертывания строительства самолетов «Москито»: Англия сейчас должна как можно быстрее строить другие, уже испытанные самолеты.

— Это так, — кивнул лорд Бивербрук и с любопытством глянул на посетителя.

Сэр Джеффри выглядел усталым, однако глаза его горели. Глаза неутомимого борца.

— Но «Москито» — деревянный самолет, — проговорил де Хэвиленд. — Продолжение разработки никак не скажется на выпуске прочих серийных самолетов. Ведь наша конструкция практически не требует применения металлообрабатывающих станков. Вообще в производстве «Москито» можно использовать низкоквалифицированную рабочую силу.

Лорд Бивербрук вынужден был признать:

— Это плюс.

— Кроме того, — приободрился де Хэвиленд, — наши конструкторы отказались от обычных масляно-пневматических амортизаторов основных стоек шасси. Это существенно упростило проект. Мы заменили их набором резиновых прокладок. Вместо стали используем, где возможно, ковкий чугун.

— О, — молвил лорд Бивербрук, — хорошо. Но, — он поднял палец, — вот мое главное возражение: моторы. Ваш «Москито» заберет у других самолетов моторы.

— Сэр, — де Хэвиленд оставался бесстрастным, что выдавало в нем опытного игрока в покер, — моя фирма выступает с инициативой. Мы готовы ремонтировать на нашем

заводе самолеты «Харрикейн» и моторы «Мерлин». Мы располагаем соответствующими возможностями. А взамен...

Лорд Бивербрук поднял руки и рассмеялся.

— Ваша взяла, сэр! Делайте вашего деревянного «комара»!

18 июля 1940 года, Хатфилд

Сэр Джеффри де Хэвиленд вызвал к себе главного летчика-испытателя фирмы, Джеффри-младшего.

Тот вошел, быстрый, немного угловатый.

— Вы меня звали, сэр?

Де Хэвиленд кивнул ему на стул.

— Вы готовы испытать еще один самолет, разработанный вашим отцом, сэр?

На лице Джеффри-младшего появилась улыбка:

— Еще один?

Отец показал ему на конверт:

— Сегодня пришел контракт на разработку еще одного варианта «Москито» — на сей раз истребительного. Бомбардировщик-разведчик уже готов. И если бы не эти проклятые налеты Люфтваффе, мы бы уже...

Он помрачнел.

Немецкая авиация постоянно тревожила завод. Потери человеко-часов были настолько значительны, что ресурсы фирмы сократились на треть.



— Нас могут задержать, сэр, но нас не остановят, — спокойно отозвался Джеффри-младший.

3 октября 1940 года, Хатфилд

Над заводом отчетливо слышен был зловещий вой.

«Юнкерс». Один или несколько?

Похоже, один.

— В укрытие! Скорей, скорей!

Теперь уже завывала заводская сирена. Люди спешили покинуть рабочие места.

Немецкий самолет отчетливо виден был в небе. Он вынырнул из облаков и зашел для бомбометания.

— Скорей!

Грохот взрыва заглушил заводскую сирену, и она, как по команде, замолчала.

Второй взрыв, третий.

Несколько человек остались лежать на земле. Среди поднятых в воздух обломков не видно было крови. Потом начался пожар.

Де Хэвиленд вместе с ведущим инженером фирмы Бишопом уже ехал на автомобиле из поместья Салисбери Холл. Ехать недалеко — пять миль.

— Абсурд! — сказал Бишоп, наклоняясь к рулю автомобиля. — Конструкторский состав нарочно эвакуировали подальше от возможного места бомбежки. И вот вы мчитесь прямо в эпицентр...

Де Хэвиленд не ответил. Он сделал знак остановить машину — до завода оставалось меньше мили. Вышел. В небе виден был «Юнкерс». Навстречу ему шел какой-то другой самолет. «Харрикейн»! Сэр Джеффри стиснул зубы.

Ju-88 падал. За ним тянулся длинный шлейф дыма.

Бишоп тоже выскочил из машины, подбежал к шефу, тяжело дыша.

— Сбит, сэр! Падает!

Земля вздрогнула от сильного взрыва.

Сэр Джеффри направился к машине:

— Едем. Необходимо оценить ущерб.

Вместе с инженерами завода и руководителями цехов он ходил среди дымящихся развалин. Кто-то из работников позаботился дать де Хэвиленду респиратор.

Погибших вытаскивали из-под развалин и относили на площадь перед административным зданием.

— Двадцать один убитый, — доложили сэру Джеффри. — Еще около семидесяти раненых. Отойдите, сэр, здесь тяжелый воздух.

Сэр Джеффри сел на скамью. Он чувствовал страшную усталость.

— Самолет?.. — прохрипел он.

— К сожалению... — Бишоп подошел к нему с блокнотом в руках. Блокнот был весь в черных пятнах копоти, и руки у ведущего инженера тоже были черны. — К сожалению, сэр, почти все деревянные заготовки для прототипа уничтожены.

«Нас могут задержать, но нас не остановят», — вспомнились де Хэвиленду слова сына.

Он улыбнулся. Под респиратором улыбки не было видно.

25 ноября 1940 года, Хатфилд

Ярко-желтый самолет стоял на аэродроме, готовый к взлету.

Такой жуткий канареечный цвет был выбран нарочно — чтобы исключить недоразумения с зенитчиками.

Силуэт «Москито» не был известен английской службе ПВО. А в деле обороны работало правило: сначала стрелять, а потом уже задавать вопросы. Незнакомому самолету грозила опасность.

Но де Хэвиленд, который занимался своей работой уже больше тридцати лет, знал, как уладить дело.

Основные агрегаты самолета доставили из Салисбери Холл на завод автотранспортом еще в начале ноября. Здесь произошло последнее чудо: сборка.

Шеф-пилот фирмы, Джеффри-младший, поднял самолет в воздух.

Через полчаса он совершил посадку. Свершилось. «Москито» в небе. Как обычно, в первом полете шасси не убрали.

Первым из самолета вышел пилот, за ним — пассажир, ведущий инженер Бишоп.

Бишоп озабоченно хмурился.

— Ну что ж, джентльмены, всех благодарю за работу, — произнес ведущий инженер. — Будем летать, будем испытывать самолет. Условия у нас неблагоприятные, наступает зима. Оно и к лучшему. Наш «комарик» должен доказать, что никакие погодные неприятности ему нипочем.

11 декабря 1940 года, Хатфилд

Сэр Джеффри облачился в свой старый летный комбинезон.

Несмотря на возраст, де Хэвиленд сохранил юношески стройную, подтянутую фигуру. Комбинезон до сих пор был ему впору.

Он перехватил взгляд сына:

— Не говори мне, что я слишком стар, чтобы летать, — предупредил он. — Я испытывал самолеты, когда тебя еще на свете не было.

— Это-то и пугает, — пробормотал Джеффри-младший.

Но он говорил не всерьез. Отец всегда очень ответственно относился к своим машинам. И до недавнего времени действительно все испытывал в полете сам.

— Я буду спокойным пассажиром, — обещал сэр Джеффри.

— Не сомневаюсь, сэр, — спокойно отозвался сын.

Несколько дней назад Бишоп летал на «Харрикейне» следом за испытываемым «Москито» и обнаружил интенсивные завихрения за мотогондолами. В некоторых режимах полета это могло привести к флаттеру.



Бишоп внес изменения. В задней нижней части мотогондол смонтировали щелевые закрылки. Теперь предстояло убедиться в том, что новшество работает.

— Что происходит? — спросил де Хэвиленд сына. — Почему ты выключил двигатель?

— На правой мотогондоле вспучилась обшивка, — ответил Джеффри-младший. — Идем на левом моторе. Все в порядке, сэр.

«Москито» совершил нормальную посадку. Де Хэвиленд ступил на землю аэродрома, постоял несколько секунд, приходя в себя. Потом на его лице появилась улыбка.

— Срочно ремонтировать! — приказал он. — В конце года члены правительства Британии желают видеть новые самолеты. Мы должны успеть.

30 декабря 1940 года, Салисбери Холл

— Что ж, — сэр Джеффри откинулся в кресле и взял чашку горячего чая. — Время сейчас не такое, чтобы состязаться со своими же и праздновать победу англичан над англичанами. И все же... — Он отпил глоток. — Что скажете, Бишоп? Вчерашние испытания были очень впечатляющими, не так ли?

— О да, сэр, — кивнул Бишоп, подлаживаясь под тон шефа. — Несомненно.

— Прекрасные самолеты — истребитель Хоукер «Торнадо», например, — продолжал де Хэвилленд. — Лорд Бивербрук был просто в восторге.

— Разумеется, сэр, — подхватил Бишоп. — А бомбардировщики «Стирлинг» и «Галифакс»? Они были прекрасны.

— И все-таки именно «Москито» был отмечен как блестящий проект! — заключил де Хэвилленд. — Блестящий, джентльмены! Более того. Мы получили второй официальный заказ — на постройку ста пятидесяти самолетов. Мне также порекомендовали расширить производственные площади, поскольку нас ожидают куда более крупные заказы.

Он поднял чашку чая, подержал ее в воздухе, потом поставил ее на поднос и позвонил:

— Глэдис, принесите, пожалуйста коньяк.

Он взял стакан, коньяк блеснул благородным темным янтарем.

— За «Москито»! За его счастливый полет!

© А. Мартьянов. 30.11. 2012.

37. Многообещающая неудача



17 декабря 1922 года, Москва, бывший завод «Дукс»

Николай Николаевич Поликарпов внимательно оглядел собравшихся.

С этими людьми ему предстояло трудиться плечом к плечу, строить самолеты для молодой Советской власти — поднимать Республику на крыло.

До сих пор дела обстояли плохо.

Завод «Дукс» национализировали еще в восемнадцатом и тогда же переименовали в Государственный Авиационный завод — ГАЗ № 1.

Но от одного только переименования толку мало. Завод был, а самолетов не было — выпуск их прекратился. «Разруха».

Технически образованные работники покидали завод. Остальные перебивались кто как мог.

Хуже всего обстояли дела, наверное, в конструкторском отделе. Снабжение там прекратилось вовсе. В чертежи самолетов заворачивали колбасу, если удавалось ее достать.

Никаких идей там не зарождалось. А если бы какая-нибудь идея случайно забрела на бывший завод «Дукс», то в панике убежала бы прочь: отсутствовали материальные средства к ее воплощению.

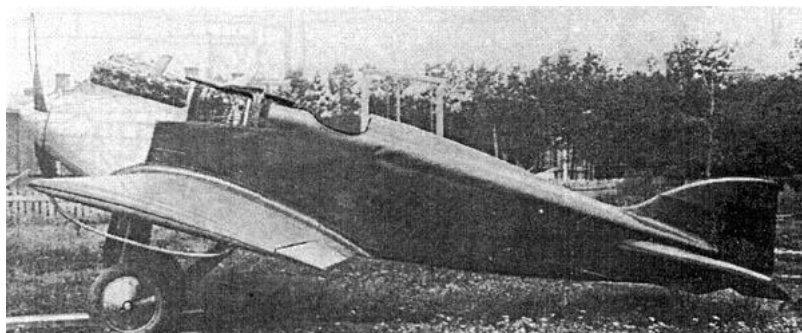
Что можно начертить плотницким карандашом по газетной бумаге?

Казалось, советская власть забыла об авиационном заводе...

Но это, конечно же, было не так. Несколько месяцев назад появилась программа восстановления и расширения предприятий авиационной промышленности.

Николай Николаевич был мобилизован возглавить конструкторский отдел завода ГАЗ № 1. И вот теперь он проводит первое собрание трудового коллектива.

Их совсем немного: четверо инженеров и десять человек чертежников.



Двое перешептывались:

— Почему Коля?

— Потому что он ведущий сотрудник, — отвечал другой.

— Куда он нас вел, прости господи, — вздохнул первый.

— Как мог, — был ответ. — По крайней мере, он не увольнялся и ничего не искал на стороне, как многие другие.

— Товарищи! — заговорил Поликарпов. — Нам поручена важная задача: оживить русскую конструкторскую мысль в области аэропланостроения. Говорят, мы во всем отставали от Запада. Но это не так. Мы помним, какие самолеты строили русские конструкторы. Помним большие бомбардировщики «Илья Муромец» — несколько их них перешли на сторону Революции, товарищи! Были и другие.

— Были да прошли! — подал голос пессимистически настроенный чертежник Лапкин.

— Прошли, и скатертью дорога, — строго ответил Поликарпов. — Создадим новые. У нас имеются неограниченные резервы, которых не знала царская Россия, — наш рабочий класс, который теперь ощутил себя хозяином страны. Мы должны привлечь к разработке деталей аппаратов широкие круги производственников — как мастеров, так и рабочих. Обычно они не имели тесной связи с процессом конструирования. Сейчас все изменилось. Дорога творчества открыта для всех.

Он перевел дыхание. Его слушали настороженно, но, кажется, начинали проникаться перспективами. Очень хорошо.

— Не будем увлекаться сложными аппаратами, — продолжал Поликарпов. — Будем строить простые и надежные. Использовать при постройке только русские материалы. Запад не хочет нам помогать — мы должны показать европейским буржуям, что не желаем зависеть от их благодеяний. И наконец главная задача, товарищи: предстоит нам дать нашему Воздушному Флоту такую боевую машину, которая могла бы противостоять Западу на боевом фронте. Удобную в эксплуатации в боевых условиях и понятную всем.

Расходились воодушевленные. И дело было не только в том, что замаячила реальная перспектива государственного заказа — а значит, и снабжение, и усиленные пайки. Дело было в ощущении нужности. Трудящийся человек должен ощущать, что он необходим своей стране.

9 февраля 1923 года, Москва, завод ГАЗ № 1

Дмитрий Павлович Григорович вошел в просторное полупустое помещение, огляделся.

— Принимайте хозяйство, товарищ Григорович. — Поликарпов начал знакомить его с сотрудниками КБ.

Поликарпова перевели в конструкторский отдел Главного Управления объединенных авиационных заводов, а КБ бывшего «Дукса» поручили Григоровичу.

Несколько лет Дмитрий Павлович работал в Червонном, с известным авиационным строителем Терещенко. Затем Григоровича сманил к себе в Петербург на завод Первого Всероссийского товарищества воздухоплавания один из основателей этого товарищества, господин Щетинин.

Григорович, несомненно, был одаренным человеком. И вовремя развязался с этим белогвардейцем и эмигрантом Терещенко.

— Наша первоочередная задача, товарищ Григорович, в плане развития Рабоче-Крестьянского Красного Воздушного Флота, — это создание истребителя, — объяснил Поликарпов. — Будем действовать совместно.

— Нарботки имеются? — осведомился Дмитрий Павлович. — Хотелось бы ознакомиться.

Поликарпов кивнул:

— Я уже по собственной инициативе кое-что набросал... Есть один биплан, но... — Он помедлил. — Мне представляется более интересным и перспективным моноплан. Веду сейчас изыскания по истребителю монопланной схемы.

— Необычно, — заметил Григорович.

— С конструкцией все довольно просто, она будет деревянная, — оживился Поликарпов. — Но загвоздка в двигателе. За рубежом сейчас авиамотор не купишь, сами знаете. А на отечественных заводах... — Он махнул рукой и замолчал.

Московский завод «Икар» с прошлого года пытался выпускать что-то вроде американского мотора «Либерти».

«Либерти» мощностью в 400 лошадиных сил был создан еще в семнадцатом году на автопредприятиях Соединенных Американских Штатов. Его производили массово для самолетов на заводах «Форд», «Паккард», «Кадилак», «Линкольн»...

Об авторских правах и патентах молодая советская власть не задумывалась. Республике нужен авиационный мотор! Поэтому использовали трофейный двигатель. Чертежи выполнили в метрической системе мер и запустили в работу.

— В общем, думаю конструировать истребитель под «Либерти», — заключил Поликарпов.

Они пожали друг другу руки и после короткого совещания разошлись.

Работа началась.

23 мая 1923 года, Москва



— Пришла бумага, Иван!

Поликарпов ворвался в кабинет заведующего производством ГАЗ № 1 Ивана Косткина, потрясая конвертом.

Косткин поднял покрасневшие от бессонных ночей глаза.

Вдвоем с Поликарповым они задерживались после работы на несколько часов, а то и на всю ночь. Проектировали истребитель-моноплан, который назвали ИЛ-400 — истребитель с двигателем «Либерти» мощностью в 400 лошадиных сил.

Это была их творческая инициатива, которая никак не поддерживалась «сверху». Так сказать, способ проводить свободное время.

Но оба знали, что работают на Республику. И Республика ответила. Когда настало время, Главное Управление Военной промышленности получило доклад о новом самолете.

Одобрение выразилось в сумме в восемнадцать тысяч рублей золотом.

Можно начинать!

Моторы будут! «Либерти» российской постройки уже близки к завершению, скоро предстоят их заводские испытания, а там и серийное производство.

— Директор завода знает? — спросил Косткин.

Директор ГАЗа Немцов полностью поддержал проект инициативных работников и выделил для строительства самолета помещение заготовительного производства.

— Действуйте, товарищи.

2 августа 1923 года, Москва, Ходынский аэродром

Начальник летной испытательной станции Константин Арцеулов был взволнован. Наконец-то истребитель отечественной постройки готов к испытаниям!

Самолет выглядел необычно. Во всем мире в истребительной авиации преобладали бипланы, что имело смысл: самолет при той же суммарной площади крыльев получался более компактным, а значит, более маневренным.

Но моноплан, особенно свободнонесущий, обладает значительно меньшим аэродинамическим сопротивлением.

Константин Константинович вглядывался в самолет, как бы стараясь впечатать его в сознание.

Глаз художника — а Арцеулов был одарен художественно, — безошибочно определил слабое место.

— Чем обеспечено нормальное центрирование, когда мотор вдвинут совсем в крыло? Чем уравновешен вес хвоста? — повернулся он к Поликарпову.

Николай Николаевич ответил:

— Здесь все просчитано. У нас есть свой секрет: угол установки крыла.

Арцеулов покачал головой. «Может быть, я обманываюсь?» — подумал он.

Моноплан с толстым низкорасположенным свободнонесущим крылом ждал мгновения, когда его поднимут в небо. Фюзеляж имел фанерную обшивку, крыло и оперение — полотняную.

Пора.

Арцеулов дал отмашку.

Испытания начали с пробежек.

Что-то не так. ИЛ-400 упорно не желает отрывать хвост от земли. Сместили назад шасси.

— Переставьте стабилизатор на крайний отрицательный угол, — сказал Арцеулов. — Попробуем так.

Первое испытание не прошло.

15 августа 1923 года, Москва, Ходынка

Наконец свершилось! Арцеулов поднял самолет.

Поликарпов прикусил губу. Волнение было слишком сильным. Машина летит!

Миг спустя восторг сменился ужасом.

ИЛ-400 круто полез вверх. Было очевидно, что Арцеулову не удастся перевести аппарат в горизонтальный полет.

Константин Константинович отдал вперед до упора ручку управления. Не помогает. «Так, — подумал он, стараясь сохранить хладнокровие, — сейчас мы с самолетом будем падать... Лучше уж пусть высота будет поменьше».

И он убрал газ.

ИЛ-400 повалился вниз с высоты в двадцать метров. Он так и падал с задраннным носом, норовя свернуться на крыло.

Арцеулов смог добиться лишь одного: чтобы самолет парашютировал по возможности плашмя.

Затем все рухнуло.

Летчик пробыл в воздухе всего двадцать одну секунду.

К обломкам подбежали люди.

— Жив!

Переломаны правая рука и левая нога, ушибы покрывают тело, но жив...

Через несколько дней в больницу к Арцеулову пришли Поликарпов и Косткин.

— Как себя чувствуете, Константин Константинович?

Из-под бинтов донеслось:

— Ну так похоже, что вес хвоста ничем не уравновешен...

— Будем проводить испытания в аэродинамической трубе МВТУ, — обещал Поликарпов.

— Почему сразу не?... — Арцеулову трудно было говорить, но Поликарпов его понял.

— Видите ли, Константин Константинович, у меня... гм... не очень хорошие личные отношения с Туполевым, а он, как известно, представляет ЦАГИ, и от него зависит...

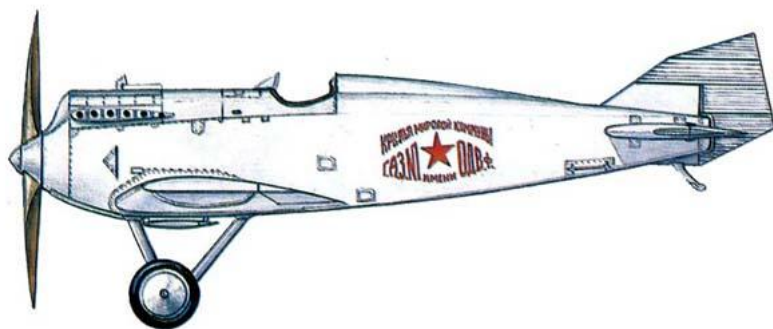
— Самолет важнее, — сказал Арцеулов.

— Совершенно с вами согласен, — кивнул Поликарпов, — и... Когда мы доработаем истребитель, вы согласитесь его испытывать?

— Естественно, — ответил Арцеулов.

18 июля 1924 года, Ходынка

Новый самолет сильно отличался от старого. Масса его со всей нагрузкой была, как указано, 91 пуд. (Переход с пудов на килограммы давался не без труда).



Кабина пилота была сдвинута вперед, носовую часть сделали более обтекаемой, крыло и оперение были увеличены, а их обшивка выполнена из дюралюминиевого гофра. Использовался металл и для изготовления нервюр.

И этот самолет взлетел нормально.

Небольшой перелет по прямой. Хватит. Арцеулов благополучно посадил самолет и вышел под гром оваций. Он все еще хромал после травмы.

— Можно устанавливать вооружение и пробовать дальше, — сказал Константин Константинович. — Думаю, военным самолет понравится.

31 марта 1926 года, Ходынка

Военным самолет понравился.

Работы над истребителем-монопланом продолжались. Была построена первая серийная машина.

Крыло вновь стало деревянным с фанерной обшивкой.

Моноплан теперь называли И-1. Для понятности.

Истребитель номер один. Вот так.

Летчик-испытатель Филиппов с удовольствием работал над этой машиной. Она представлялась ему удобной во всех отношениях. Немного опыта — и все будет отлично.

...Взлет. Все уже привычно. Самолет слушается, выполняет фигуры высшего пилотажа... Теперь — низкий скоростной проход над аэродромом...

И-1 врезался в землю.

Погибли двое: летнаб Михайлов и летчик-испытатель Филиппов.

Прибыла карета «скорой», затем явилась комиссия.

Поликарпов ждал результатов.

Когда бумага легла к нему на стол, конструктор выглядел бледнее этого листка.

«Производственный дефект при склейке крыльев».

Это звучало приговором. Техническая секция Авиатреста поставила под сомнение прочность крыла истребителя вообще. Испытания было рекомендовано прекратить. И отчитаться в затраченных суммах.

— Будем строить бипланы, — таков был окончательный вывод. — Моноплан ненадежен и мало перспективен.

Неудача.

А ведь проект обещал так много!.. Поликарпов мрачно смотрел на бумагу. А в глубине души зрела уверенность: он был на правильном пути. И рано или поздно на этот путь вернется. Нужно время, чтобы все пересчитать, испытать и прийти к окончательным выводам. Время есть.

© А. Мартьянов. 15.12. 2012.

38. Приручение «англичанина»



7 августа 1917 года, Москва, завод «Дукс»

Революционные события в Петрограде докатывались до Москвы волнами.

Главный инженер завода «Дукс» сердился:

— Из-за всей этой неразберихи черт знает что происходит на производстве! Мы не можем отвлекаться на митинги и прочую болтовню, когда главное дело не делается — самолеты.

— Главное — свобода! — говорили ему инженеры, ходившие с огромными красными бантами.

— Кто будет ее защищать, эту свободу, когда самолетов нет? — звучало резонное возражение.

Переговоры с англичанами о самолете DH4 велись еще царским правительством.

Сэр Джеффри Де Хэвилленд построил, что и говорить, первоклассный самолет — многоцелевой армейский биплан.

Самолеты Де Хэвилленда применялись для дневных налетов, для разведки и бомбардировки, даже для морских операций в прибрежных водах. Скорость они развивали немалую, вооружены были до зубов, поэтому использовались и как истребители.

Россия тоже хотела такой самолет. Наконец — уже Временному правительству — удалось уломать союзников, и в середине семнадцатого года англичане обещали России пятьдесят самолетов.



Попутно велись разговоры и о закупке лицензии.

И вот англичане сподобились — что-то прислали. Нет, не самолеты. Комплект чертежей и конструкторской документации. Правда, неполный.

Придется поднапрячь российский гений, но не впервой же. Все равно предстоит подгонять самолет под наши условия: англичане-то строят его из своих материалов, а у нас, небось, таких и нет.

Только вот когда всем этим заниматься?.. Революция ломает все планы.

16 сентября 1918 года, Москва, завод ГАЗ №1 (бывший «Дукс»)

— Товарищ Поликарпов, вам предстоит важное дело для Республики: нужно изучить документы, присланные английскими товарищами, и приступить уже к строительству самолетов.

— Вы эти документы видели? — сердился Поликарпов на комиссара, прибывшего лично с поручением.

— Если бы и видел, — не растерялся комиссар, — то что бы понял? На то вы у нас спец, чтобы разобраться что к чему и выполнить задание Республики.

— Ладно, вот вам ситуация вкратце, — сказал Поликарпов. — Комплект чертежей неполный. Образца самолета нет. А он нам необходим — для наглядного изучения и съемки эскизов тех деталей, на которые отсутствует документация.

— Так революция же, товарищ дорогой! — Комиссар развел руками. — Сам понимаешь.

— Понимаю, — угрюмо согласился Поликарпов. — Сделаем.

— А самолет я тебе попробую добыть, — обещал комиссар.

Поликарпов возглавил Технический отдел ГАЗ № 1. Именно на этот коллектив легла основная нагрузка.

Легко сказать — самолет для Республики!

Предстояло в полном смысле слова приручить «англичанина».

Десятки их сражались сейчас на стороне беляков и интервентов.

Несколько были захвачены бойцами РККА.

Самолеты эти летали с разными двигателями — американским «Либерти», Сидлей «Пума», «Фиат А-12».

Предстояло решить первый и самый главный вопрос: с каким двигателем строить русский ДН-4?

Решили для начала остановиться на «Фиате» — просто потому, что таковые имелись на складах. Потом, когда дело пойдет на лад, можно будет запустить на наших заводах производство моторов «Либерти».

— К середине девятнадцатого года управитесь, товарищи?

— Постараемся, — обещал Поликарпов.

2 июня 1920 года, Ходынка

Первый полет советского ДeX-4 — так называли ДН-4 теперь.

Николай Николаевич Поликарпов выглядел до странного спокойным.

— Можно лететь, товарищ Поликарпов! — доложил летчик Горшков.

Конструктор пожал ему руку, кивнул.

— Действуйте.

«Сюрпризов» не произошло — самолет полетел. За двадцать три минуты набрал высоту три тысячи метров. Развил скорость приблизительно в сто пятьдесят километров в час.

Можно летать и сражаться.

Можно продолжать работу над новыми конструкциями самолетов.

20 июля 1922 года, Москва, ГАЗ №1

Поликарпов просматривал свой доклад для Главкоавиа.

Было выпущено 66 самолетов ДН-4. И это не английские, это русские самолеты, во многом спроектированные заново — под наши условия, наши технологические возможности и наши материалы.

Да, самолет создавался в спешке военного времени. Поликарпов подчеркнул это в докладе.

Ему постоянно приходилось производить перерасчеты.

Взять хотя бы тот материал, из которого англичане строили свой самолет, — американскую приморскую ель. Показатели прочности у нее наилучшие, сучков практически нет. Однако импортировать ее в Россию представлялось нецелесообразным. Поэтому конструкцию самолета «приспособили» под сибирскую сосну.

На изготовление стоек бипланной коробки пошел клееный пиломатериал, стойки затем обматывались пропитанной клеем полотняной лентой.



Но больше всего проблем доставляли статически неопределимые конструкции — то есть, такие, которые при расчете имели множество допустимых решений.

Неполный комплект документации в ряде случаев не позволял вести пересчет силовых элементов. Изменяя конструктивную схему, Поликарпов делал их статически определимыми.

На самом деле русский ДнХ-4 был практически новым самолетом — по сравнению со своим английским «предком». Правда, внешне это различие почти не улавливалось.

А англичане-то хитрецы... Участвовали в интервенции, поддерживали белых, а потом резко начали помогать Советам.

В принципе, все просто: они надеялись, что большевистская Россия будет слабой. Мысль этих заматерелых империалистов лежала на поверхности.

Да как бы сами себя не обхитрили!

А пока — очень хорошо, что начали помогать. Естественно, как бы полуофициально.

Для начала прислали сорок ДН-9 — изрядно потрепанных, хоть и после ремонта. Правда, без двигателей.

Двигатели поставила Швеция — десятки «Мерседесов» были вывезены из Германии контрабандой и «сплавлены» в Советскую Россию.

А в мае 1922 года, уже по вполне легальному контракту, открыто заключенному в Великобритании, было обещано доставить Советам аж один ДН-9 с двигателем Роллс-Ройс «Игл» и двадцать — с двигателем «Пума»...

Все это позволит лучше изучить успешный английский самолет.

Но Поликарпов был убежден: это только начало и полумера. Нужно строить собственный самолет. Не приспосабливать чужака к российским условиям, а выращивать, как говорится, в собственных рядах.

Об этом он и писал в своем докладе.

Очень понятным, простым и сухим языком.

25 августа 1922 года, Москва, завод ГАЗ № 1

Совещание шло уже второй час.

Все устали.

Это было семнадцатое совещание на Государственном Авиационном Заводе. Представители ВВС, дирекции, инженеров — все сидели красные, взволнованные.

Было жарко. Окна стояли нараспашку, но горячий воздух, проникавший с улицы, не приносил никакого облегчения.

Наконец выступил Поликарпов.

— Товарищи, мы все понимаем, какое важное решение было принято. Организация серийного производства ДХ-9 в наших условиях необходима. Многие считают, что ДХ-4 и ДХ-9 — практически одна и та же машина, но это ошибочное мнение. Самолеты эти — разные! И поскольку ДХ-9 обладает лучшими характеристиками, конечно, правильно сосредоточиться именно на этом самолете.

Он перевел дыхание.

— Думаю, необходимые чертежи при раздаче работы техническому персоналу завода на сдельных условиях могут быть выпущены в сравнительно короткий срок.

— Конкретно! — подал голос один из инженеров.

— В течение месяца, — ответил Поликарпов.

Раздались крики:

— Невозможно!

Поликарпов обвел собравшихся глазами:

— Когда мы работали над ДеХ-4, мы уложились в месяц. Не вижу, почему бы нам не повторить этот опыт, — довольно резко произнес он и тут же добавил: — Естественно, подобная работа, проводимая во внеурочное время и крайне интенсивная, должна быть оплачена соответствующим образом.

— Что-то еще? — спросил красвоенлет, представлявший интересы ВВС на этом совещании.

— Нужен самолет, хотя бы один образцовый ДеХ-9, чтобы снять эскизы, — сказал Поликарпов. — В деле с ДеХ-4 мы так и не добились обещанного.

— Война, — развел руками красвоенлет.

— Я предлагаю, товарищи, думать чуть-чуть дальше одной военной операции, — отрезал Поликарпов. — Мы создаем Рабоче-Крестьянский Воздушный Флот. Он будет защищать небо над Республикой. А строить нам приходится с нуля. В случае с ДеХ-4 у нас имелась документация, хотя бы частичная. В случае с ДеХ-9 документации нет вообще. Все, что мы можем, — это скопировать самолет.

Поликарпов лукавил.

Копировать самолет без чертежей не получится.

Ему предстояло создавать новый самолет. Похожий на ДеХ-9, но все-таки абсолютно другой. Сейчас в Советской России уже начали выпускать моторы «Либерти». Именно под этот мотор и следовало проектировать самолет.

— Да, и еще, — сказал он под конец. — Я предлагаю переформировать вверенный мне Технический отдел в конструкторское бюро, что позволит увеличить его численность и освободить конструкторов от необходимости заниматься вопросами производства велосипедов.

Бывший «Дукс» по-прежнему числил в своей продукции не только самолеты...

23 февраля 1923 года, Москва

Технический директор ГАЗ № 1 — Дмитрий Павлович Григорович — пожал Поликарпову руку.

— За «хозяйство» не беспокойтесь, Николай Николаевич, — сказал он. — «Разведчик Первый» полетит в срок.

Они называли свой самолет уже не ДеХ-9, а Р-1 — «разведчик-1». По большому счету, это действительно был совсем другой самолет, более простой и в какой-то степени более эффективный.

Поликарпов переходил в конструкторскую часть Главкоавиа.



Май 1923, Москва, Центральный аэродром

Р-1 полетел.

И опять никаких «сюрпризов». Машина работала исправно.

— У него другие очертания, — заметил один из красноенлетов. — Крыло не такое, как у ДеХ-9.

— Правильно, — подтвердил Григорович. — Я предоставляю всю документацию, но вы уже на глаз видите, что это другой самолет. Копировать не было смысла — мы бы не сумели построить точно такой же. Началось, собственно, с фермы фюзеляжа ДеХ-9: она представляла собой статически неопределимую конструкцию. Николай Николаевич перепроектировал фюзеляж. Далее, Площадь большого лобового радиатора была уменьшена почти в пять раз, что сделало охлаждение двигателя более приемлемым для климата России.

— Республика большая, — нахмурился красноенлет. — Сейчас нам как раз понадобятся самолеты на южных рубежах.

— Это тоже продумано, — заверил Григорович. — Предусмотрена установка небольшого приставного радиатора под двигателем. Это позволит эксплуатировать самолет в условиях повышенной температуры. Дальше смотрите. Крыло. Вы это уже заметили. Во время империалистической войны у крыльев английских самолетов были сравнительно тонкие профили с заостренным носком. При выходе на большие углы атаки на верхней поверхности такого крыла быстро развиваются срывные явления. Ошибка летчика — и самолет срывается в штопор. Мы применили более толстый профиль с закругленным носком, что существенно облегчит пилотирование. А вообще — этого не видно, — Р-1 имеет на тридцать процентов меньше деталей, чем «английский предок». Он куда проще. А полезная нагрузка у него, между прочим, выше почти на центнер. Вот и считайте.

— Что считать, летать надо! — отозвался красноенлет.

Скорость Р-1 развивал больше, чем ДеХ-4 — свыше двухсот километров в час.

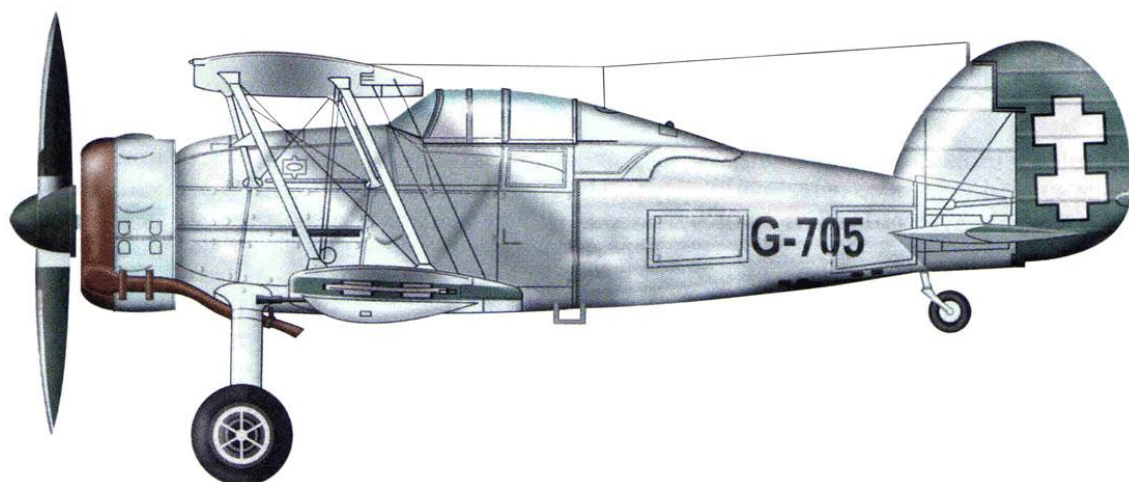
— Годная машина, — к такому выводу пришли ВВС.

Новый самолет «звезд с неба не хватал», но дело свое «знал» хорошо.

Почти десять лет труда Р-1 использовался красноенлетами для самых разных целей — разведки и корректировки артогня, в качестве легкого бомбардировщика и штурмовика, для подготовки гражданских и военных летчиков, морского патрулирования, связи, буксировки мишеней, доставки почты...

© А. Мартьянов. 17.12. 2012.

39. «Гладиатор»: свастика, звезда и снова свастика



27 мая 1937 года, Англия, авиационная база Хакклкоут

С утра на базе было неспокойно. Сразу после одного телефонного звонка и началось: многозначительные хождения секретарей с папками, чуть более раздраженные офицеры, чуть более торопливые механики.

— Да что происходит? — поинтересовался сержант Барнс.

Ответом ему было пожатие плеч.

Но слухи расходятся быстро, и скоро уже стало известно со всей определенностью: ожидается делегация из Латвии.

— Латвия? Это где такое? В Азии?

— Карликовая страна на Балтийском море, сэр.

— А они-то что у нас забыли?

— О, это чрезвычайно просто, сэр: они хотят посмотреть наши самолеты.

Делегация из Прибалтийской страны прибыла около полудня: один таинственный военный и несколько штатских. Военный был типичным представителем армейского

«племени»: подтянутый, суховатый, чуть высокомерный. На лицах штатских читалась растерянность, которую они тщетно пытались скрыть.



Не слишком богатая Латвия желала приобрести за границей хорошие современные самолеты для своих ВВС. Недавно удалось сколотить подходящую для этой цели сумму — аж 120 тысяч фунтов стерлингов в пересчете на британские деньги.

Способ, которым добились этого латвийские военные, удержать в секрете никто и не пытался — бесполезно: это был выигрыш в лотерею.

Теперь они очень боялись совершить невыгодную сделку. Это вам не русские, которые вынимали из необъятных галифе слитки золота или пачки стофунтовых банкнот и могли себе позволить ошибиться. Неизвестно, правда, что потом происходило с теми, кто допускал подобные ошибки, но Советский Союз в любом случае не чувствовал себя обедневшим.

Другое дело — маленькая Латвия. Здесь надо действовать наверняка.

Латвийская делегация уже ознакомилась с самолетами нескольких фирм, в том числе «Хаукер» и «Глостер». «Гладиаторы» вызвали интерес.

Механик сержант Барнс был призван продемонстрировать машину на земле.

Барнс подходил для такой роли как нельзя лучше: он выглядел типичным англичанином, с рыжеватыми волосами и ясными голубыми глазами, машину знал и любил и не лез в карман за словом. Произношение у него, правда, отнюдь не оксфордское, но вряд ли латвийская делегация обратит на это большое внимание.

— Как вы можете видеть, — соловьем разливался Барнс, — данный самолет, который мы называем «Гладиатор Mk I», существенно отличается от своего предка, который мы называем «Gloster SS.37». Как вам уже объясняли, в тридцать четвертом фирма «Глостер», — он чуть поклонился, — вошла в состав концерта «Хоукер», усилия были объединены, и в результате появился этот совершенный самолет.

Механик одарил чудо техники долгим, любящим взглядом.

— В чем же, спросите вы, различие? — продолжал он. — Первое и главное — это, разумеется, двигатель: «Меркурий IV» в 530 лошадиных сил заменен более совершенным

«Меркурием IX» — в целых 830 лошадиных сил. Изменено крыло. Ну и закрытая кабина. На «Глостере» она была открытой. Кстати, хочу обратить ваше внимание на тот факт, что «Гладиатор» — первый истребитель королевских ВВС с закрытой кабиной.

Латвийцы переглянулись, посовещались.

Начальник летчиков-испытателей флайт-лейтенант Сейер спокойно продолжил после замолчавшего механика:

— На этом самолете я налетал свыше двухсот часов. — Он пожал плечами: — Честно говоря, лучше летать все же с открытой кабиной, чтобы не скапливались выхлопные газы. Опять же, многие наши пилоты любят выкурить во время полету сигару... Хотя об этом мы, разумеется, не докладываем начальству. — Он негромко засмеялся с истинно британской сдержанностью.



Латыши внимательно смотрели, как готовят самолет к вылету, как он разгоняется и отрывается от земли. Следили за его полетом в небе.

Наконец было подписано соглашение. Латвия решила: она заказала двадцать шесть «Гладиаторов», вооруженных четырьмя пулеметами «Виккерс» калибра 7,7 миллиметров.

13 марта 1938 года, Латвия, район Шпильве

Англичане наконец доставили обещанные самолеты. Машины прибыли морем. Пока производились денежные расчеты и окончательно закрывались контракты, летчики осваивали технику.

Капитан Янис Балодис с гордостью осматривал свою эскадрилью — одну из двух, укомплектованных английскими самолетами.

Правда, «сосед» и брат — капитан другой эскадрильи «Гладиаторов», капитан Николайс Балодис, — получил уже все тринадцать машин, а Янис — только шесть. Остальные придут позднее. И все равно — как красиво и грозно стоят они в ряд на аэродроме, на крыльях — красные свастики на фоне белого круга — опознавательный знак Латвийских ВВС.

— На взлет!

Этап ознакомления с машинами позади, теперь — только летать.

Один за другим, сверкая алыми свастиками, «Гладиаторы» поднимались в небо.

Держать строй не получалось. Впрочем, англичане тоже об этом не заботились — летали каждый, как умел. Старались держаться тройками, но если пускались в преследование — то действовали и в одиночку.

Один из самолетов поднялся выше. Балодис прищурился, чтобы разглядеть номер. Слышно было, как напрягается мотор: видимо, летчик пытался разогнать машину, посмотреть, может ли она дать скорость больше, чем заявлено.

Так и есть, это Янис Карклинс. Вечно он...

Послышался отчаянный ревущий «вскрик» падающего самолета: «Гладиатор» пикировал к земле. Спустя короткое время прогремел взрыв.

Первая авария.

7 июля 1938 года, район Даугавпилса

Полеты на «Гладиаторах» продолжались.

Англичане не зря высоко оценили эту машину. Было в ней что-то особенное.

Накануне вечером сержант Спрингис задумчиво рассуждал:

— Может быть, этот английский биплан — не самый современный, не самый быстроходный. Но я понимаю, как можно его любить.

Он чуть повысил голос, перекрывая негромкие смешки своих собеседников:

— Да, любить! В нем заключено какое-то благородное безумие...

В Латвии, где самый янтарный воздух, казалось, пропитан волшебством, эти слова не звучали абсурдом.

Утром предстоял очередной тренировочный вылет.

Спрингис поднял «Гладиатор». Кабина осталась незакрытой — по совету английских летчиков.

Сначала шел в тройке, потом оторвался. И тут сержанта прошибло холодным потом: топливо заканчивалось. Нужно садиться, и садиться срочно.

«Черт! Где это я?» — подумал он, но как-то отстраненно, словно речь шла о совершенно постороннем человеке.

Садиться срочно. Срочно.

Подходящее поле заросло высокой травой, ромашки гнулись под ветром. «Гладиатор» сел — успешно, хотя и не слишком ловко, пару раз подпрыгнул и остановился на краю поля.

Спрингис откинулся на спинку кресла, перевел дыхание. Снял шлем. Выбрался из самолета.

Кругом — раздолье, холмы... и ничего более.

— Эй, товарищ! — послышался позади него строгий голос. — Что это ты тут делаешь? Деревенские говорят, самолет какой-то приземлился...

Сержанта пробрала дрожь. Голос говорил по-русски.

18 августа 1938 года, Даугавпилс

Спрингис вышел из машины.

Командир, капитан Николайс Балодис, встретил его холодно, сдержанно.

— Как тебя угораздило? — спросил он.

Сержант опустил голову. Он знал, что за самолет, оказавшийся на территории СССР, пусть и случайно, дипломатам Латвии пришлось серьезно сразиться с представителями советской власти. Советы в конце концов уступили. Не такое уж сокровище этот одиночный «Гладиатор».

Латыши пошли дальше и попросили вернуть и пилота.

Вернули и пилота.

Сперва-то его за шпиона посчитали и обращались соответственно, а потом разобрались. Молодой еще. Да и что он там увидел, на этом лугу? Кормили щами и котлетами и за руку прощались, когда уезжал.

2 ноября 1938 года, Литва, авиабаза в Ковно

Бригадный генерал Густайтис подписал последний документ.

Опыт Латвии показал, что с англичанами можно иметь дело. «Гладиатор» — годная машина. Латвия заказала двадцать шесть. Литва решила не отставать и сделала заказ на четырнадцать.

Британцы прислали корабль с полуразобранными машинами. Теперь оставалось их собрать и попутно освоить.

Очень хорошо. Превосходно.

Новые английские самолеты поступят в пятую истребительную эскадрилью майора Науседа. Там, во Второй истребительной группе, уже имеются эскадрильи, летающие на «Ансальдо», «Локхиде», «Де Хэвилленде»... Все-таки более современные машины, чем, скажем, в учебной группе майора Шешлаукиса, где до сих пор летает «Фоккер» D.VIII, которому самое место в музее...

Германия. Мысль бригадного генерала привычно обратилась на Запад. Вот бы соединиться с могущественным соседом! Всегда хорошо заранее угадать будущего победителя и занять его сторону.

15 июня 1940 года, Шавла

— В этот знаменательный день, — гремел голос в репродукторе, отзываясь эхом в ангарах, — когда братские литовский и русский народы наконец объединились...

«В этот знаменательный день, — думал командир истребительной эскадрильи «Гладиаторов» майор Наусед, — все наши «Гладиаторы» переходят в распоряжение Советов. И одному Богу известно, как они ими распорядятся».

Двенадцать «Гладиаторов» находились в боеготовом состоянии, два — в ремонте.

Последствия не замедлили сказаться: Литовские ВВС были расформированы.

— Это только начало, — зловеще предрек Густайтис.

Скоро в бывшей пятой истребительной эскадрилье бывших Литовских ВВС появился красный командир со скучным лицом фабричного рабочего.

У красного командира было много скрипучих ремней и шуршащих бумаг.

— «Гладиаторы» как машина, для применения в советской авиации непригодная, будут законсервированы, — сообщил он. — Часть, наверное, пустим на слом, — добавил он просто, «своими словами», — металл потому что нужен. Пару штук, может, оставим для учебки.

20 сентября 1940 года, аэродром Спильве, Рига

Гремел оркестр.

Авиапарад ВВС РККА начался.

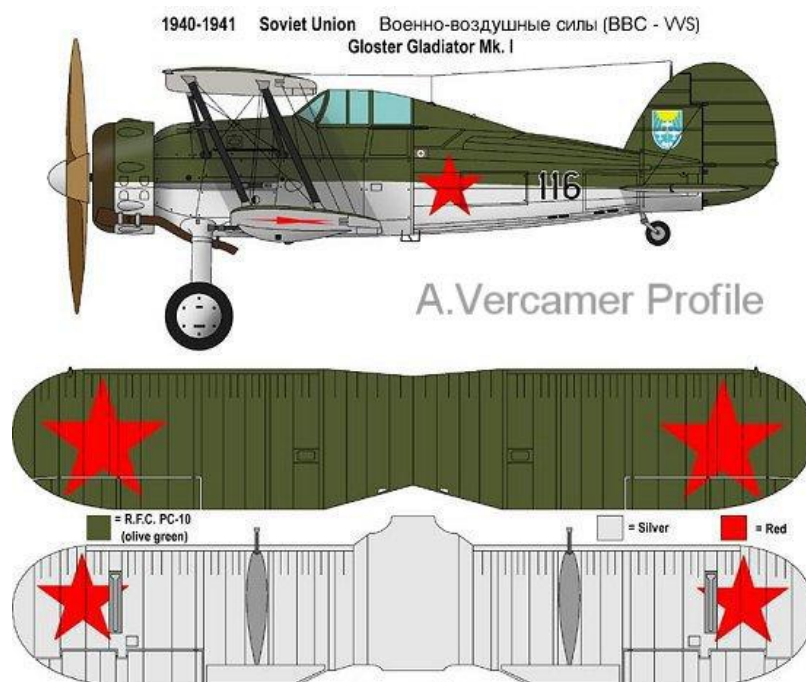
Столица Советской Социалистической Латвийской республики была расцвечена красными флагами. В репродукторах звучали громкие приветствия, но еще громче плыл над толпой «Марш авиаторов».

Один за другим появлялись в небе над столицей самолеты. Люди задирали головы, любуясь фигурами высшего пилотажа.

Тройка «Гладиаторов» появилась над Ригой в свой срок.

Их оставалось уже совсем немного. Пять «Гладиаторов» из двадцати шести уже были разбиты. Пять английских машин перегнали в Крустпилс и законсервировали там в ангарах на территории завода «Проводник».

«А сержант Спрингис как в воду глядел, — думал Эрнестс Рудзитис, — когда приземлился у Советов. Теперь и мы с ними... Дальше-то что?..»



Красная свастика на его самолете — как и на остальных — была покрашена и поверх нее нарисована красная звезда. Но когда солнце падало под особенным углом, свастика все же проступала.

Интересно, видят ли это с земли?

18 августа 1941 года, Крустпилс

Капитан Мольтке огляделся на аэродроме. Снял перчатки, похлопал себя по сгибу локтя.

— So, — подытожил он. — Итак...

Мольтке носил знаменитую фамилию, но ничуть не тяготился этим обстоятельством. Германские Soldaten достойны славы своих великих предков.

Аэродром представлял собой мешанину плит и разбитых самолетов. Немецкие бомбардировщики хорошо постарались. Большая часть литовских и латвийских «Гладиаторов» погибли в этом огне. Их разбомбили прямо в ангарах.

Впрочем, нет, не все они погибли... Там, кажется, уцелело несколько. Один, два... О, около десятка! Тринадцать. Несчастливое число, о ja.

Следует составить опись и квалифицировать самолеты согласно их пригодности/непригодности. Категория I: исправны. Таковых девять. Категория II: степень готовности удовлетворительная, необходим небольшой ремонт. Категория III: серьезные повреждения. Таковых два.

Все это необходимо отразить в рапорте — орднунг ист орднунг! Самолеты надлежит отправить в Рейх железной дорогой. Только сперва сменить окраску. Сделать менее заметными. Серыми. Пулеметы — снять. Пулеметы им сейчас уже не нужны.

Место назначения?... Капитан задумался. Где может послужить боеготовая, но устаревшая трофейная машина?

Карандаш уверенно побежал по бумаге, в блокноте появилась новая запись: «Рекомендованы для передачи в учебную часть в Лангендибахе, Ханау, под начало капитана Хая». Капитан Хай будет рад. Несомненно.

О, а это что?

Мольтке наклонился посмотреть, не почудилось ли ему. Нет, не почудилось.

Под размашисто намалеванными красными звездами проступали свастики.

...В эти самые дни бригадный генерал Густайтис был расстрелян Советами как шпион.

© А. Мартьянов. 23.12. 2012.

40. Амелия



24 июля 1907 года, город Атчинсон, штат Канзас

В доме судьи Отиса был праздник — отмечали десятилетие старшей внучки, Амелии Эрхарт. Приглашены, разумеется, только избранные. Остальным предоставлено право завидовать и судачить.

А о девочках Эрхарт в захолустнейшем Атчинсоне судачили немало.

Началось все с того, что дочь судьи Альфреда Отиса, Эми, против воли родителей вышла за этого жалкого адвокатишку, Эдвина Эрхарта. Скандал замяли, но судья испытал жгучее разочарование в дочери.

Да разве хватит жалованья этого, с позволения сказать, смазливому сутяги на то, чтобы достойно содержать семью? И не просто семью, а отпрысков семейства Отис?

Судья настоял на том, чтобы дети росли и получали воспитание в его доме...

Бабушка Отис пыталась привить им — старшей Амелии и младшей Мюриэл — приличные манеры. Отдала в закрытую привилегированную школу. Учила принимать гостей, пить с ними чай, чинно гулять по выходным.

Дед, суровый по отношению к зятю, в девочках души не чаял. И баловал их. Особенно старшенькую, Мели. Жаль, что она не мальчик.

Верховая езда? Теннис? Стрельба? Ни в чем ей не было отказа. Такая хорошенькая, такая смышленная!

Дух вольнодумства потихоньку проползал в дом судьи Отиса.

Ох уж этот дом! Эта огромная скучная золотисто-бежевая гостиная, такая роскошная и такая тоскливая! А прислуга в фартуках! А эти ужасные девчачьи штуки — всякие оборочки, ленточки, шляпки!.. Нет, иногда забавно бывает нарядиться, но чинное поведение?..

Куда лучше охотиться на крыс! Дед имел неосторожность научить внуку стрелять... Ладно, пускай забавляется. Истинная леди должна уметь стрелять из ружья.

Амелия много читала. И все бы ничего — но выбор книг для чтения совершенно возмутительный! Какие-то приключения, ковбои, пираты, великие открытия!..

И опять же, от выволочек старшей мисс Эрхарт за слишком задиристое поведение школьные учителя воздерживались: Амелия слишком хорошо училась.

Разве что заставляло немного настораживаться то, какие предметы в основном занимали Амелию: естественные науки, история, география! Какой-то не девичий выбор.

— Эта девочка еще заставит о себе говорить, — печально вздыхала учительница. С ее точки зрения, «заставить о себе говорить» означало для девушки окончательную гибель репутации.

8 апреля 1908 года, Айова

Как хорошо идти с отцом на городской праздник!

Конечно, бабушка и дедушка Отис очень любили и Мели, и Мюриэл, но все-таки они такие благовоспитанные, такие пожилые... Здорово, что мама с папой решились переехать в Айову вместе с детьми.

И отец вовсе не такое ничтожество, как говорил дедушка...

Ярмарка вокруг кипела. Овощи, сидр, безделушки, игрушки.

А это что?..

Девочка уставилась на непонятный предмет, большой и громоздкий. Больше быка. И такой неуклюжий с виду!

— Папа! — громко произнесла Амелия. — Мы что, ради этой штуки сюда пришли?

— Да, — ответил Эдвин Эрхарт. — Посмотри, разве не интересно? Ты ведь интересуешься приключениями! А полет — это настоящее приключение.

— Разве это может летать? — Амелия сморщила носик. — Кошмарная штуковина из ржавой проволоки и дерева. Скучища, да и только.

18 марта 1916 года, Чикаго

Амелия вошла в комнату, огляделась.

Родственники, к которым переехала мама с дочерьми, поглядывали на нее с сочувственными улыбками.

Амелия поежилась. Она слишком хорошо знала, как выглядит. В девятнадцать лет мало кто уродлив по-настоящему, но бедность никак не красит человека.

Мюриэл легче переносила необходимость перешивать старые платья, а то и мастерить их из занавесок. Однако и ей не по себе от всего случившегося.

Счастливое детство осталось позади.

Отец потерял работу и прилип к бутылке. Несколько раз они переезжали с места на место. Сначала вроде бы жизнь налаживалась, но затем отец возвращался к старому — и все повторялось.

Эми терпела долго. Слишком долго — по мнению Амелии. Как можно было позволить мужчине разрушить свою жизнь?

Унизительная бедность и пьянство отца отравляли юность Амелии.

Чего стоили насмешки девочек в школе, которые, конечно же, хорошо видели, что сестры Эрхарт одеваются в дешевое тряпье!..

«Твой отец — алкоголик! — сказала Амелии одна из «подруг». — Я своими глазами видела, как он пьяный шатается по улицам. Как твоя мать такое терпит?»

Амелия ответила: «Это ложь!» — и ударила девочку.

Лучше не вспоминать, что было потом...

И вот наконец мать решилась. Сложила чемодан, забрала дочерей — и переехала к родственникам в Чикаго.

Теперь придется в очередной раз начинать с нуля.

А годы идут...

— Ну ничего, Эми, дорогая, — ласково прожурчала тетушка, — хорошо, что у тебя девочки. Девочке проще пробиться. Нужно только удачно выйти замуж.



AEROPLANES AT THE AERONAUTICAL STATION, NEWPORT NEWS
In front is a Baby Scout; in the middle a Curtiss R-4 Tractor and in the rear a Curtiss JN-4 Twin Tractor.
photo courtesy: The Kurt Wheaton Collection

Замуж? Никогда! Никогда в жизни Амелия Эрхарт не будет зависеть от мужчины.

— У Амелии есть деньги, — мягко ответила Эми. — По завещанию она получает сумму, которой хватит для поступления в колледж.

25 октября 1917 года, Торонто

Вот уже год как Мюриэл живет в Торонто, а Амелия учится в Пенсильвании.

Но на Рождество семья должна собираться под одной крышей. И Амелия — какой бы независимой она ни была, — ценила эту традицию.

Пусть семья неполная, пусть нет отца... Мама и сестра — самые близкие к ней люди. Она сэкономила на завтраках и приехала в Торонто.

Пешком пошла с вокзала. Багаж — маленький саквояжик, нести его не тяжело.

Снег прилипал к ботинкам. Облака висели над городом. Наверное, к вечеру опять начнется снегопад. Будет красиво... Настоящее белое Рождество.

Амелия отошла к тротуару, встала у стены, пропуская телеги. На телегах лежали люди, похожие на кучи тряпья: в окровавленных бинтах, в рваной, серой одежде. Без рук, без

ног. Со страшными ожогами, уродующими лицо, слепые... Те, кто мог идти, ковыляли следом. Они прибыли с фронта и направлялись в госпиталь.

Страшная картина всё стояла перед глазами девушки, хотя раненые давно уже прошли. Амелия не могла двинуться с места.

Видом крови ее не испугать. Недаром в детстве она была сорвиголовой. Но столько страдания сразу... До сих пор ей не приходило в голову, что за океаном идет война, что погибают люди. Она слишком была занята собственной жизнью.

Деятельная натура Амелии вскипела, душа требовала немедленного выхода из ситуации.

Она решительно зашагала дальше.

— Амелия! — Мюриэл обхватила ее за шею. — Дорогая сестричка! Мама, Амелия приехала!

— Вот что, — объявила Амелия, снимая обувь, — я, наверное, не вернусь в колледж.

— Что ты такое говоришь? — Мать всплеснула руками.

Держа в руке грязный ботинок, Амелия горячо произнесла:

— Да. Я так решила! Я сейчас видела раненых и... Немыслимо просто стоять и смотреть. Необходимо что-то делать. Я пойду на курсы медсестер.

— Господь да благословит твое доброе сердечко, — дрожащим произнесла мать. — Ты всегда была необыкновенным ребенком.

8 июня 1918 года, Торонто

— А как называется этот самолет? — спросила Амелия.

Пилот улыбнулся молодой девушке, задавшей такой наивный вопрос.

— Это «Дженни» — так мы их называем. JN-4. Точнее, видите, мисс, — это канадская «Дженни», Canuck.

— А в чем различие? — спросила Амелия.

— Канадская версия имеет более облегченную структуру по сравнению с американской, — начал объяснять летчик. Он понимал, что девушка в вопросе не разбирается, но по опыту знал: лучший способ произвести на красотку впечатление — блеснуть перед ней познаниями. — Элероны на обоих крыльях, верхних и нижних, ниже крыло тоже отличается формой... Если говорить совсем уж честно, мисс, то у Canuck больше случается всяких неприятностей, связанных именно со структурной прочностью. Так что если будете покупать, берите простую американскую «Дженни».

Амелия кивала. Летчика это насмешило: как будто она что-то для себя решила. Забавная такая, серьезная. И симпатичная: с гибкой талией, с длинными темно-русыми волосами. Только рост у нее слишком уж большой для женщины. Тут уж на любителя.

Девушка это появлялась на авиашоу каждый раз, когда у нее выпадала свободная минутка. Ее уже узнавали. Она работала медсестрой в госпитале, находившемся неподалеку. И всегда, как замороженная, любовалась самолетами.

— Знаете, — сказала вдруг Амелия, — когда мне было десять лет, я впервые увидела самолет. Но тогда для меня это была просто куча досок и проволоки.

— Если сравнивать тогдашние самолеты с этими, то вы, мисс, недалеко ушли в своем суждении от истины, — кивнул летчик. — На таких машинах можно даже сражаться.

Лицо Амелии омрачилось.

— Я достаточно насмотрелась на последствия сражений, чтобы восхищаться этим, — сказала она. — Но сам по себе полет, свободное парение в небе — это чудесно...

— Вот тут вы совершенно правы, мисс, — согласился летчик. Он уже догадался, что свидание ему не светит.

25 декабря 1920 года, Лос-Анжелес, Калифорния

Амелия шла по Лонг-Бич и невольно вспоминала другое Рождество, три года назад.

Прошло всего три года, а сколько всего изменилось! Отец бросил пить, они с мамой снова вместе.

Никакого «белого» Рождества в жаркой Калифорнии нет и в помине. Пальмы, океан...

— Знаешь, Мели, — заговорил отец, — здесь, в Лонг-Бич, сейчас проходит развлекательное воздушное шоу. Помнишь, когда ты была маленькая, мы ходили с тобой на праздник и смотрели на самолет?

Она улыбнулась папе. Бедный папа. Конечно, она помнит. Может быть, это единственное светлое воспоминание из их общего прошлого.

— Давай опять сходим вместе — как тогда? — предложил Эдвин.

Амелия согласилась.

И вот она идет — молодая, уверенная в себе женщина, — рядом со своим робеющим от ее соседства, помятым, побитым жизнью отцом.

Они идут смотреть авиационное шоу.

— Смотри, самолеты!

«Непонятные штуки из досок и проволоки» взмывали в небо, выписывали удивительные пируэты. Эдвин смеялся, губы его дрожали, краем глаза он следил за дочерью.

— Хочешь покататься?

За десять долларов она провела в воздухе десять минут.

Пилот Фрэнк Хоукс повел самолет сначала над городом, потом — над океаном. У девушки перехватило дыхание...

Но вот чудо закончилось, самолет приземлился.

— Мистер Хоукс, — пролепетала Амелия, — я... я хочу летать сама!

Мистер Хоукс улыбнулся своей невероятно обаятельной улыбкой, глаза его засияли, и он расхохотался во все горло.

— Летать, мисс? Да вы в своем уме?

Амелия покраснела, сжала губы.

— Летать! Летать сама! Юбкам, мисс, нечего делать в авиации!..

— Вы... горилла! — выпалила Амелия.

— Ха-ха-ха! — заливался Хоукс. — Посмотрите на эту красулю! Шляпка на аэроплане!

Амелия гневно отвернулась, взяла отца под руку.

— Идем отсюда, папа.

— Мели, но он... может быть, он прав? — робко спросил отец. — Для чего тебе самой управлять самолетом? Все-таки это не женское занятие!

— Еще одно слово, папа, и я перестану с тобой разговаривать! — прошептала Амелия. — Я найду летную школу, где согласятся учить женщину.

— Мели, это смешно. Для чего тебе самолеты?

Амелия ответила — не столько отцу, сколько самой себе:



— Самолеты — это свобода. Это — символ нового времени, независимости женщины, господства человека над стихией воздуха, над пространством. Я хочу быть частью всего этого.

30 декабря 1920 года, Лос-Анджелес, аэродром Киннер Филд

Две женщины, почти ровесницы — одной двадцать три, другой двадцать четыре, — рассматривали друг друга.

Старшую звали Анета Снук. Высокая, худощавая, с копной светлых кудрявых волос.

Младшая представилась:

— Амелия Эрхарт.

Мягкие волосы волной обрамляли лицо, обманчиво-женственное. Однако Нета Снук слишком хорошо знала, какой дьяволенок может прятаться в красивых, умело подкрашенных женских глазах.

— Вы хотели бы покататься на самолете? — осведомилась Нета Снук — для друзей «Снуки». — Прошу. Пятнадцать долларов четверть часа.

Она показала на свой самолет.

— «Дженни», не так ли? — заметила мисс Эрхарт к немалому удивлению Неты. Она мило засмеялась: — Ничего особенного, я видела такие в Канаде... Скажите, мисс Снук... — Она вдруг стала серьезной, покраснела, даже стиснула кулаки. — Вы научите меня летать?

Несколько секунд Нета молча смотрела на эту пылкую молодую женщину. Что ею двигало? Чего она искала в жизни, чего добивалась?

Амелия страстно и просто проговорила:

— Просто я... очень хочу научиться... летать.

— Уроки стоят недешево, — заметила Нета. — Простите, но я вынуждена напомнить об этом.

— О, я понимаю! — Амелия махнула рукой. — Я нашла работу.

— Вот как?

— Да, — Амелия кивнула. — В одной газете согласились брать мои фотоснимки. А днем я работаю секретаршей в юридической конторе моего отца.

— Ясно, — сказала Нета. — А ваши родные согласны? Или вы их не спрашивали?

— Мама молчит, сестра меня поддерживает, а папа... Папа надо мной смеется, — призналась Амелия. — Он превратил меня в анекдот, которым развлекает своих друзей. Но ничего, я заставлю их замолчать! — Она тряхнула волосами.

— Что ж, прекрасно, — кивнула Нета Снук. — Я поняла вас. Приходите через пару дней. Я подготовлю самолет и буду вас ждать. Посмотрим, как вы чувствуете себя в кабине. А то знаете... бывает, человеку хочется взлететь, а как поднимается в небо — так все, ужас и паника.

— Не мой случай, — отрезала Амелия.

— Откуда вы знаете?

— Знаю, и все. Уже летала. Правда, пассажиром.

Они пожали друг другу руки и расстались — всего на пару дней.

А потом уже не расставались больше года...

(продолжение следует)

© А. Мартьянов. 23.12. 2012.

41. Амелия: девушка с обложки



3 января 1921 года, аэродром Киннер Филд, Лос-Анжелес, Калифорния

— О боже, Амелия, для кого это вы так вырядились?

Нета Снук изумленно уставилась на свою новую ученицу.

Платье, длинный шарф, лайковые перчатки. Настоящая барышня. Бабушка Отис (о существовании которой Нета Снук не догадывалась) пришла бы в восторг от столь элегантного наряда.

— Мисс, мы ведь здесь собираемся летать, — напомнила Нета.

— Зовите меня Амелия, — попросила девушка.

В свою очередь она разглядывала инструктора. На аэродроме Нета таскала один и тот же мешковатый комбинезон, покрытый масляными пятнами. Ей все равно, как она выглядит, главное — удобство.

— Мисс Эрхарт... Гм... Амелия, — заговорила опять Нета Снук, — в прошлый раз я упоминала, что уроки летного мастерства стоят недешево.

— Помню, — кивнула Амелия.

— Двенадцать часов учебы обойдутся вам в пятьсот долларов.

Нета давно усвоила: с клиентами следует разговаривать сухо и официально. Никакого панибратства. А то некоторые воображают, будто из женщины запросто можно вить веревки.

— Согласна, — ответила Амелия. — Только... Прямо сейчас у меня нет всей суммы. Я заработаю и все отдам. У меня есть работа.

— Не сомневаюсь. — Нета вздохнула. — Ну что, попробуем?

24 июля 1922 года, Лос-Анджелес

— Нета, я купила ее!

Голос Амелии в телефонной трубке звенел.

Нета Снук вздохнула. Из всех ее учеников Амелия Эрхарт была единственной, кто стала не просто ученицей, но другом.

И именно Мели доставляла ей больше всего хлопот. У Амелии напрочь отсутствовало ощущение опасности. Она ровным счетом ничего не боялась.

— Амелия, это не достоинство, тут нечем гордиться, — увещевала пылкую Мели старшая подруга. — Зачем ты пролетела под проводами? Что за безрассудство?

— Я хочу побить в воздухе все мужские рекорды! — объявила Амелия.

— В таком случае определись, подруга, с кем у тебя роман: со славой или с небом.

Однако упрямство Амелии ничем не прошибешь.

— Ты слушаешь, Нета? — твердила она в телефонный аппарат. — Бабушка и дедушка Отис подарили мне на двадцатипятилетие две тысячи долларов, и я сразу купила ее, мою мечту!

Нета знала, как выглядит мечта Амелии. Это был одномоторный биплан «Киннер Аэростар», выкрашенный ярко-желтой краской.

— Разве не милая канареечка? — восхищалась Амелия.

И снова у Неты наготове был стакан холодной воды:

— Мели, не стоило брать эту машину. Самолетик ненадежный, двигатель так себе. Для начинающих «Киннер» совершенно не подходит — у него плохо с управлением.

— Ничего не хочу слышать! — закричала и засмеялась Амелия. — Теперь-то я уж точно покажу всем, на что способна! Нета, дорогая! Ты должна это увидеть!

27 октября 1922 года, Лос-Анджелес

Глаза Амелии были мрачными и даже потемнели.



«Канарейка» стояла на краю летного поля. Амелия отложила пуховку — она закончила поправлять макияж.

Нета обтерла грязные руки о комбинезон. Она недавно вышла замуж и теперь ждала ребенка. Больше никаких полетов. Амелия об этом еще не знала.

Сейчас мисс Эрхарт волновало совсем иное. И она щедро делилась с журналистами своими мыслями:

— Как вам, конечно же, известно, две недели назад я установила рекорд высоты среди женщин. Я поднялась на высоту 4 200 метров. Что ж, мы, женщины, не уступим мужчинам ни в чем, в том числе и в способности рисковать, в азарте! Вы записываете? — Она заглянула в блокнот собеседника.

Молодой человек сдвинул на затылку клетчатую кепку.

— Все записываю, мисс Эрхарт, будьте уверены!

— Вы также знаете, что другая летчица, Рут Николс, моя прекрасная соперница, побил мой рекорд. Что ж, на вызов отвечают вызовом. Сегодня я поднимусь еще выше.

— Мисс Эрхарт, вам известно, что метеорологи предупреждали о неподходящих погодных условиях? — напомнил журналист.

— Вижу, вы сделали домашнее задание... — Амелия улыбнулась. — Я вам уже сказала: на вызов отвечают вызовом.

Она направилась к самолету.

«Канарейка» оторвалась от земли.

На высоте 4 200 метров видимость была нулевая. «Проклятье, — подумала Амелия, не теряя, однако, присутствия духа, — как управлять этой штуковиной в подобных условиях?»

Она подняла самолет еще выше, а затем резко направила его к земле...

— Мели! Ты жива? — Нета подбежала к «Канарейке».

— Чуть не разбилась! — Амелия смеялась...

Нета покачала головой:

— Я хочу тебе сказать одну вещь, Амелия.

— Прямо сейчас?

— Да. Я уйду из авиации. У меня будет ребенок. Амелия, я дала обет: лишь бы мое дитя родилось здоровым... Я согласна никогда больше не летать.

Амелия сморщила нос.

— Поздравляю, Нета. Правда, поздравляю от души. И... я никогда, никогда не выйду замуж. Слышишь? Никогда!

18 июня 1923 года, Лос-Анджелес

Двое джентльменов удивленно наблюдали за молодой женщиной, которая прощалась с самолетом.

Расставание было душераздирающим. Амелия гладила свою «Канарейку», нашептывала ей нежные слова, а слезы текли по ее щекам не останавливаясь.

— Прости, прости! — бормотала Амелия.

До сих пор все складывалось как будто удачно. У Неты родился долгожданный ребенок, Амелия получила летную лицензию. И тут... сорвался отец. Эдвин Эрхарт опять вернулся к бутылке — и, что и следовало ожидать, — потерял работу.

Мели начала искать заработок, но не нашла ничего ближе Бостона.

Теперь приходилось расстаться с самым дорогим — с самолетом.

Ничего не поделаешь. Необходимы деньги, чтобы купить автомобиль — для переезда в другой город.

— Ну хватит, мисс Эрхарт, — прервал излияния Амелии покупатель. — Вы же знаете, ничего плохого с вашим «Киннером» не случится. Я бывший военный пилот, умею управляться с самолетами.

Он подмигнул приятелю.

— Давай-ка покатаю. Заодно покажем этой мисс, что ее игрушка в надежных мужских руках.

«Канарейка» с двумя мужчинами на борту медленно, тяжело поднялась в воздух. Она набрала сотню футов... и рухнула.

Амелия оцепенела. Несколько секунд она смотрела на гору обломков. Пыль медленно оседала. Но... никто не шевелился и не стонал. И эта тишина показалась ей страшнее всего.

Амелия услышала крик и лишь мгновение спустя поняла, что кричит она сама. Она рыдала, прислонившись спиной к амбару, кричала и не могла остановиться.

Погибли оба, и пилот, и пассажир. Погибла и «Канарейка».



— И меня ждет то же самое, — сказала себе Амелия. — Нета была права. Но Нета выбрала жизнь, а я выбираю небо.

3 июня 1927 года, Бостон

— Мисс Эрхарт? — в телефонной трубке звучал приятный баритон. — С вами говорит издатель Джордж Палмер Путнэм. Вы слушаете? У меня есть для вас сенсационное предложение.

Амелия работала служащей в области социального страхования. Преподавала английский детям иммигрантов. Ежедневная рутина засасывала ее.

Эдвин Эрхарт окончательно исчез из жизни Эми, Амелии и Мюриэл и тонул где-то в алкогольных волнах. Мать и две дочери жили тихо, скромно. Эми и Мюриэл это существование, похоже, вполне устраивало, а вот Амелия молча страдала.

— Вы можете приехать ко мне в Нью-Йорк? — спросил Путнэм.

10 июня 1927 года, Нью-Йорк

— К вам мисс Амелия Эрхарт, сэр, — доложила секретарша.

— Приси. И принеси чаю, — распорядился издатель.

Амелия вошла. Воспитанная гордыми Отисами, она умела непринужденно держаться в самой изысканной обстановке и не растерялась, оказавшись в стильном кабинете крупнейшего нью-йоркского издателя.

Села, положила ногу на ногу. Современная, независимая.

Уставилась на Путнэма. Он изучал ее взглядом, не догадываясь, что и сам является объектом столь же пристального и нелицеприятногo изучения.

Подтянутый. Следит за собой, отмечала Амелия. Лицо суровое, но это напускное. Вот улыбнулся. О, это заученное типично нью-йоркское обаяние, какое оно холодное!

— Вы уже обзавелись хорошим зонтиком, мисс Эрхарт? — спросил Путнэм, пока секретарша подавала чай. — У нас довольно часто случаются дожди, так что зонтик необходим.

— Вы пригласили меня ради беседы о зонтиках? — осведомилась мисс Эрхарт.

Он засмеялся.

— Конечно, нет! Что скажете, мисс Эрхарт, если я предложу вам стать первой женщиной, которая перелетит через Атлантический океан? Публика жаждет «воздушных» сенсаций. Как вам хорошо известно, 27 мая — буквально за пару дней до нашей с вами встречи, — Чарльз Линдберг совершил первый в истории одиночный перелет через Атлантику. Я участвую в издании — и, разумеется, рекламе — его книги «Дух Сен-Луиса». Успех полный.

— Рада за мистера Линдберга и вас, — вежливо отозвалась Амелия. — Но при чем тут я?

— Я как раз подхожу к сути предложения, — заверил Путнэм. — Недавно на меня вышла богатая американка, живущая в Лондоне. Ее зовут Эми Гест. Активная феминистка и энтузиастка женской авиации. Недавно она приобрела трехмоторный «Фоккер» F7 с идеей совершить перелет через Атлантику. Что могут мужчины — то могут и женщины!

— И опять повторю мой вопрос: в чем моя роль?

— Семья мисс Гест категорически восстала против столь безумного плана.

— Что же безумного в плане мисс Гест? — удивилась Амелия. — Что могут мужчины — то могут и женщины, вы сами это признаете.

— Только то, что мисс Гест — пятьдесят пять лет, — пояснил издатель с легкой усмешкой. — Поэтому было принято разумное решение заменить пожилую леди более подходящей кандидатурой. Нам необходима хорошая летчица... и к тому же общительная и фотогеничная. Мисс Гест обещала полную финансовую поддержку проекта.

— И как же вы нашли меня? — спросила Амелия.

Издатель молча положил перед ней статью из «Boston Globe». Амелия прочитала: «...мисс Эрхарт, лучшая женщина-пилот в США...», покраснела, но ничего не сказала.

— Нам нужна была лучшая, — мягко, но настойчиво повторил Путнэм. — Вы согласны лететь?

— Да, — сказала Амелия. — Расскажите подробнее.

— Вы будете считаться командиром экипажа, — начала Путнэм.

Амелия нахмурилась.

— Что значит — «буду считаться»?

— Реально управлять самолетом будете не вы, а команда профессионалов — пилот Уилмер Штульц и штурман Луи Гордон.

Амелия тряхнула коротко остриженными пушистыми волосами и высокомерно спросила:

— За кого вы меня принимаете, сэр? За багаж? Может быть, за мешок картошки?

— Не имеет значения, за кого я вас принимаю, мисс Эрхарт, — парировал издатель. — Этот полет раскроет перед вами перспективы. Вы станете известной, появятся спонсоры. Вы же хотите летать? Для этого нужны деньги. Или, простите, вас устраивает ваша нынешняя работа?

17 июня 1928 года, Лондон

— Эрхарт! Эрхарт! Эрхарт! — выкрикивали люди.

Огромная толпа встречала героев-летчиков. Штульц и Гордон — пилот и штурман — держались скромно, в стороне. Героиней дня стала красивая молодая женщина с пушистыми, чуть вьющимися волосами и яркими глазами. Она заметно волновалась, пыталась что-то говорить, но восторженные крики заглушали все слова.

Утром «Фоккер» — самолет был назван «Дружба» — вылетел с Ньюфаундленда. Через двадцать с половиной часов он благополучно приземлился в Уэльсе. Героев-летчиков перевезли в Лондон, где им была устроена триумфальная встреча.



Амелия Эрхарт! Первая в истории женщина, сумевшая пролететь над Атлантикой. Ее фотографии — на первых полосах всех газет.

Она больше не сопротивлялась. Не пыталась объяснить, что за все время пути ни разу не притронулась к управлению.

— Не имеет значения, что происходило на самом деле, мисс Эрхарт, — заверил ее Путнэм.
— Я выделю вам опытного сотрудника, вы должны с ним вместе написать книгу об этом полете. Назовите ее «Двадцать часов сорок минут». Нас ожидает полный успех!

26 мая 1929 года, Нью-Йорк

Нета Снук удивилась, услышав в телефонной трубке знакомый голос:

— Амелия! Давненько мы с тобой не разговаривали!

— Как твой малыш? — спросила Амелия.

— Растет, — ответила Нета.

Амелию, похоже, мало интересовали подробности семейной жизни бывшей подруги. Она сразу перешла к делу:

— Я хочу пригласить тебя в нашу организацию — она называется «Девяносто девять», по числу членов. Это неформальная организация, и я ее возглавляю.

— Уж конечно, — пробормотала Нета.

— Наша цель — борьба за права женщин-пилотов, — продолжала Амелия. — Ах, Нета! Поверишь ли, у меня ни минутки свободной больше нет.

— Я читала твою книгу, — слышно было, что Нета улыбается.

— Я пишу теперь постоянно — для журнала «Космополитэн», — сообщила Амелия. — Езжу с лекциями по всей Америке. Кроме того, меня назначили ассистентом генерального менеджера Трансконтинентальных воздушных перевозок.

— А это еще что такое? — удивилась Нета.

— Большинство женщин боится самолетов, — вздохнула Амелия. — Это какой-то необъяснимый панический ужас перед полетами. Вроде страха змей или пауков. Согласно статистике, лишь два процента американок соглашаются подняться на борт «самоубийственного приспособления». Мое задание — привлекать женщин-пассажирок. Я им объясняю...

— Мели, я в восторге от твоих успехов, — ласково сказала Нета, — но сейчас я не могу присоединиться к тебе. Я оставила авиацию. Теперь моя жизнь — в семье. Кстати, как у тебя дела на этом фронте?

— Ты ведь знаешь мое мнение, — ответила Амелия. — Я никогда не выйду замуж!

— И никто за тобой не ухаживает? — настаивала подруга.

— Ну... — Амелия чуть смутилась. — На самом деле мой издатель Джордж Путнэм... Он постоянно рядом. Дает советы — как держаться, как улыбаться, что говорить. Ездит со мной по лекционным турне. Вообще с ним интересно, хорошо. Но... Я не хочу замуж.

— Чего же ты хочешь?

— Летать, — ответила она не задумываясь. — Только летать...

© А. Мартьянов. 23.12. 2012.

42. Амелия: королева воздуха



Весна 1929 года, Калифорния

Летчик-испытатель Уайли Пост хмуро смотрел то на самолет, то на молодую даму.

— Вы хотите, чтобы я испытал этот самолет, мисс Эрхарт? — спросил он.

Амелия чуть покраснела.

— Просто сделайте это, — сказала она, стараясь, чтобы ее голос звучал твердо.

Пост пожал плечами:

— Вы хотите, наверное, напомнить мне, что именно на таком самолете я устанавливал мои рекорды.

— И что, если так? — Амелия вздернула подбородок. — «Вега-5В» — хороший, быстрый, новый самолет. И уж вы-то, летчик-испытатель фирмы «Локхид», которая его выпускает, знаете это лучше других.

— Я другое знаю, мисс, — прервал ее Уайли. — Техническое состояние конкретно данной машины оставляет желать лучшего. Мне трудно понять, чем вы руководствовались, когда приобретали... это. И тем более решились на... этом... летать. В принципе, «Локхид Вега» — не для женщин. В пилотировании она довольно сложна, в случае вынужденной посадки — попросту опасна.

— Тем не менее я как-то ухитрилась перегнать самолет на Западное побережье, — напомнила Амелия.

— И как, понравилось? — прищурился Уайли.

Мисс Эрхарт покачала головой:

— Естественно, встречались сложности. Управление разрегулировано, неисправностей — куча... Но ведь я долетела.

— Вы везучая.

— Может быть, я просто умею летать, — чуть более резко, чем требовалось, ответила Амелия.

Она не могла позволить себе лучший самолет. Просто не хватило денег. Но признаваться в подобном открыто она не могла.

...Уайли Пост вошел в контору своих работодателей — братьев Локхид.



— То, на чем прилетела мисс Эрхарт, — настоящий хлам, не пригодный к полету и практически не поддающийся управлению! — резко, без предисловий произнес он. — То, что Амелия ухитрилась пересечь на нем всю страну и остаться в живых, — чудо... Чудо и выдающиеся летные способности этой женщины. Если вы хотите, чтобы она прославила самолеты вашей фирмы, замените купленный ею мусор на новую машину. Бесплатно.

Август 1929 года, Огайо

Первая женская воздушная гонка.

Перелет из Калифорнии в Огайо.

Далеко не все участницы симпатизируют друг другу. Летчиц в Америке уже достаточно, чтобы они начали соперничать между собой, и не всегда по-доброму.

У Амелии появились недоброжелательницы, которые считали, что она слишком выпячивает себя. На все готова ради рекордов. Гоняется за славой. Побеждает благодаря везению...

Что ж, отрицать, что удача благоприятствует Амелии — нельзя. Но на одной только удаче далеко не улетишь...

Амелия лидировала в гонке. «Вега» не подвела — действительно быстрая, сильная, современная машина. Локхиды дали ей совершенно новую взамен разбитой. Что ж, Амелия не прочь послужить живой рекламой.

Оставался последний этап гонки. Скоро финал... Мотор уже гудит. Вот-вот наступит тот упоительный миг, когда земля останется далеко внизу...

Неожиданно над аэродромом протянулась густая черная лента дыма. Амелия присмотрелась: нет, ей не показалось. Загорелся двигатель у одного из самолетов.

Кто горит? Что случилось?

— Рут!

Амелия разглядела наконец, с чьим самолетом случилось несчастье. Ее главная соперница — и подруга, Рут Николс. С Рут они давно уже шли почти параллельным курсом: изредка Рут удавалось обогнать Амелию, но та почти сразу же сравнивала счет и обходила Николс: выше, дольше, быстрее.

И вот на последнем этапе гонки, когда перед Амелией уже сияет «золото» за победу, мотор самолета Николс вспыхнул.

Медсестра проснулась в Амелии Эрхарт. Она заглушила двигатель и кинулась к горящей машине. Рут находилась внутри. Задыхаясь и кашляя, Амелия обмотала лицо шелковым шарфом — своим «фирменным» знаком, по которому ее узнавали издалека, — и нырнула в кабину.

Когда приехали врачи, жизнь Николс была вне опасности. Сбросив подругу на руки медикам, Амелия помчалась к своему самолету.

К финишу она пришла третьей.

Ноябрь 1929 года, Калифорния

— «Вега» — превосходный самолет, — уверенно заявила Амелия журналистам.

Она только что установила новый рекорд, разогнав демонстрационный экземпляр «Веги» до 197 миль в час.

— Каковы ваши дальнейшие планы? — наседали корреспонденты.

— Я намерена получить профессиональную транспортную лицензию Национальной Ассоциации Аэронавтики США, — сообщила Амелия. — Женщины должны наконец побороть свой страх перед полетами. Я не говорю сейчас о летчицах — я говорю об обычных американских домохозяйках. Небо открыто всем. Любая может стать пассажиркой самолета. Может быть, с пилотом-женщиной это будет легче.

— А личная жизнь? — подал голос самый храбрый из корреспондентов.

Амелия сурово поджала губы и не ответила.

7 февраля 1931 года, Коннектикут

— Я должен это подписать?

Джондж Путнэм удивленно смотрел на лист, мелко исписанный какими-то «пунктами».

— Что это? — спросил он у Амелии.

— Наш брачный договор, — ответила невеста. — Я не выйду за тебя, если ты не дашь согласие на эти важные пункты. Во-первых, я оставляю за собой право уйти от тебя без всяких условий в ту самую секунду, как только разлюблю тебя. Во-вторых, ты не будешь диктовать мне, как одеваться. Не станешь заставлять носить юбки, я их ненавижу. И самое главное: ты не имеешь права вмешиваться в мои лётные планы и запрещать мне летать.

— Ты серьезно? — Путнэм выглядел огорошенным.

— Иначе я не выйду за тебя! — отрезала Амелия.

Она все-таки согласилась на этот брак. Церемония была короткой, скромной, она проходила в доме матери жениха. Ни одного репортера на свадьбу не допустили.

Если бы они только знали, какой брачный договор подготовила невеста!.. Вот была бы сенсация!..

С кривой улыбкой Путнэм поставил свою подпись.

— Ах ты, милая моя бюрократка, — пробормотал он.



Шутка получилась кисленькая. Путнэм подозревал, что только теперь, вступив с ним в брак и получив надежную моральную и финансовую поддержку, Амелия развернется наконец во всю ширь.

18 апреля 1931 года, город Абилин, штат Техас

— «Пыльный дьявол»! — пробормотала Амелия. — Вот ведь дьявол!.. Как не вовремя...

Она совершала перелет на автожире «Питкэрн PS-A2» — в просторечии «Черная Мария». Летела через всю Америку, с востока на Запад.

Мужчины-пилоты не могли совладать с «Черной Марией» — этот автожир постоянно падал и бился. Пока что ни одному из них машина не покорилась. Пара часов полета — и очередной инцидент.

Эрхарт не верила, что человек не в состоянии покорить машину. Автожир представлялся ей аппаратом будущего: недорогой, безопасный, в перспективе — массовый. Потребительская альтернатива самолетам, автомобиль с винтом. Нужно просто разобраться, как эта штука действует.

— Не труднее, чем перегнать автомобиль из Лос-Анджелеса до Бостона, — сказала Амелия, впервые поднимая «Черную Марию» в воздух.

Ей пришлось проделать это еще семьдесят шесть раз: каждые два часа автожир требовал дозаправки. И все-таки она пролетела с востока до запада без единой аварии.

И только в Техасе ее настиг «пыльный дьявол» — пылевой вихрь, столь частый в здешних краях.

Воздух стал разреженным, и аппарат, едва набравший скорость и оторвавшийся от земли, упал с высоты нескольких метров.

Амелия осторожно провела руками по лицу, тряхнула головой, попыталась пошевелить ногами. Конечно, синяков и царапин — не сосчитать, но все кости целы.

Чего не скажешь об автожире. Машина разбилась вдребезги.

К упавшей «Черной Марии» уже бежали и ехали люди.

— Вы в порядке, мисс Эрхарт? Какое несчастье!

— Отвезите меня в гостиницу... — попросила она. — И мне надобится телефон.

На следующий же день с завода Питкэрна пилот пригнал новый автожир. Неугомонная Амелия продолжила полет...

20 мая 1932 года, Харбор-Грейс, Ньюфаундленд — побережье Северной Ирландии

— Мели, — тихо сказал Джордж Путнэм, прощаясь с супругой, — я помню, что именно я предложил тебе стать первой женщиной, которая пересечет Атлантику по воздуху. Но ты, может быть, все-таки будешь благоразумна?

— Контракт, — одними губами произнесла Амелия. — Наш брачный контракт.

Она с удивлением отметила, что ее муж — этот сильный, уверенный в себе человек — испугался. Да, он боялся потерять ее. Амелию это тронуло.

— Я имел в виду... Может быть, ты перестанешь наконец дурить? — вдруг взорвался Путнэм. — Возьми с собой хотя бы кофе! Тебе придется не спать часов тридцать.

— Почему тридцать? — подняла брови Амелия.

— У Линдберга полет над Атлантикой занял тридцать три часа, — напомнил Путнэм. — Черт побери, Мели, не засни за штурвалом!

— «Вега» — быстрый самолет, — ответила Амелия. — Я долечу до Европы гораздо быстрее, чем за тридцать часов. Что до твоего кофе... Ты же знаешь, я не верю в тонизирующий эффект чая и кофе. Я намерена пользоваться исключительно нюхательной солью. Это помогает лучше всего.

Он лишь всплеснул руками. Спорить с Амелией бесполезно. Даже в пустяках она будет яростно отстаивать свою позицию.

— Не беспокойся, — она как будто прочитала его мысли, — я все продумала. Я возьму с собой суп в термосе и пару баночек томатного сока. Нельзя перегружать самолет. Мне понадобится взять дополнительное горючее.

Самолет «Локхид Вега» был специально оборудован для дальнего перелета.

— Все будет хорошо, — заверила мужа Амелия.

Он смотрел на нее как в последний раз. До чего хороша Амелия в этом новом кожаном комбинезоне, летном шлеме, с легким шелковым шарфиком на шее!.. Улыбается как ни в

чем не бывало. Неужели она ничуть не волнуется? Ему страшно, а ей хоть бы что... А он как подумает, что она летит без всяких средств связи...

Чарльз Линдберг покорил Атлантику в 1927 году. И с тех пор никому не удавалось повторить его успех. Более десятка пилотов предпринимали одиночные перелеты — и исчезали навсегда.

А Амелия... она ведь, к тому же, еще и женщина... И этот самолет... «Вега» никогда не вызывала у Путнэма доверия. Выбор Амелии был, с его точки зрения, довольно спорным. Хотя фирма «Локхид» и предоставляла знаменитой летчице самые новые и лучшие аппараты, сама по себе «Вега» — отнюдь не образец надежности. Машина неустойчивая. Все пилоты как один признают, что этот самолет не прощает ошибок. А тут еще дополнительный груз — горючее...



Вечерело. «Вега» поднялась в воздух и исчезла в небе.

Теперь оставалось ждать известий с другого берега.

Хорошо хоть, что прогноз погоды обещал благоприятные условия для полета.

...Синоптики ошиблись.

Когда наступила ночь, «Вега» вошла в зону сильного шторма. То и дело вспыхивали молнии. Амелия вела самолет сквозь бурю.

Она чувствовала свою «Вегу», как будто слилась с ней в единое целое. Иногда ловила себя на том, что улыбается. «Такое ощущение, будто я в барабане, заполненном водой, и дерусь со слонами», — думала она.

Но мотор гудел, и машина летела вперед.

Внизу, в ночи, вздымались волны Атлантики.

«А вот это уже паршиво», — сказала себе летчица, когда увидела, что отказал высотомер.

Рассвет заставил ее сделать еще одно неприятное открытие: она теряла топливо. Нарушилась герметичность топливопроводов, и горючее вытекало тонкой струйкой.

Но самолет держался. Хорошо, что в крыле для увеличения прочности установили дополнительные усиления... И хорошо, что Амелия не знала — все эти усиления успешно треснули, и крыло не развалилось лишь чудом.

Самолет становился все тяжелее. Началось обмерзание. Амелия вдруг поняла, что не справляется с управлением. Самолет сорвался в штопор.

Молчаливая бездна вод приближалась стремительно. «Вега» резко потеряла несколько тысяч футов... пронеслась над волнами... и выправилась. В последний миг Амелии удалось вывести самолет над самыми гребнями волн.

Все. Теперь нужно дотянуть до берега.

До любого берега.

Триумфальный полет над Францией исключается. Топлива не хватит.

Поднялось солнце, и впереди засияла зелень над полосой прибоя и скалами.

«Вега» пролетела над равниной и опустилась на траву.

— Эй, мисс! — раздался хриплый голос.

Пастух глазел на женщину, прислонившуюся к самолету и неподвижно глядевшую на небо.

— Эй, мисс, вы откуда свалились-то?

— Где я? — тихо спросила женщина.

— Северная Ирландия, — пастух насмешливо сощурил глаза. — Недалеко от Лондондерри. Сами-то вы откуда?

— Из Америки, — ответила женщина.

— Вот это да! — искренне удивился пастух. — Ну вы, мисс, и даете!..

Амелия устало улыбалась.

В эти минуты она была абсолютно счастлива.

© А. Мартьянов. 23.12. 2012.

43. Красный барон



27 апреля 1917 года, Западный фронт (Франция)

Антон Фоккер прибыл в расположение Одиннадцатой эскадрильи.

Весна, третий год изгоняемая из этих краев громом пушек и разрывами снарядов, вновь робко подступилась к деревьям, тронула землю зеленой порослью.

Все еще прохладный ветер студил щеки, теребил волосы.

Авиаконструктор и летчики, казалось, не отдавали себе отчет в своей молодости: все они казались себе изрядно пожившими, хлебнувшими на своем веку людьми.

Не было рядом никого, кто указал бы им на эту ошибку...

— Господин Фоккер? — Командир эскадрильи, светловолосый человек с пристальными, немного навывкате глазами, крепко пожал Антону руку. — Рады вас приветствовать.

— Барон фон Рихтгофен? — в свою очередь чуть наклонил голову Антон Фоккер. — Счастлив знакомством со знаменитым асом. Наслышан о ваших подвигах.

Рихтгофен побледнел еще больше — хотя, казалось, это было невозможно. Так выразилось у него волнение — и это создало ему репутацию человека с ледяной кровью.

Даже экстаз, который он испытывал, глядя на очередной сбитый им вражеский самолет, был каким-то холодным, словно огонь, вскипающий в его жилах, тут же застывал.

Репутация Фоккера была куда менее известной. И все-таки летчики хорошо знали этого молодого авиаконструктора из Голландии: он был, пожалуй, единственным из всех, кто ездил на фронт, разговаривал с истребителями, которые летали на его самолетах, выпрашивал их мнение о машинах, внимательно выслушивал пожелания.



И, что еще более удивительно, — шел им навстречу.

— Говорят, у вас можно попросить чудо-самолет и через пару месяцев получить его? — заговорил Манфред фон Рихтгофен.

Антон обаятельно улыбнулся:

— Я не такой уж Санта-Клаус, но попробовать стоит. Расскажите, как воюете, барон. Это правда, что вы перекрасили свой самолет в красный цвет?

Рихтгофен засмеялся:

— Мне хотелось, чтобы неприятель узнавал мою птичку еще издалека. Ее называют «Пти руж» — красная малютка...

Они прошли по аэродрому.

— Знаете, господин Фоккер, недавно произошел один случай, — заговорил барон. — Возможно, до вас дойдут кое-какие слухи. Мы тут соперничаем, и, честно сказать, уступаем «соседям» по численности сбитых самолетов. А тут еще меня... гм... можно так представить дело, что меня сбили. — Он вскинул голову. — Хотя лично я считаю, что сбитым является лишь тот, кто падает.

— Полагаю, будет лучше, если я услышу эту историю из первых уст, — вежливо отозвался Фоккер.

— Было так, — заговорил барон. — Я летел с моей эскадрилей и заметил противника. Тот тоже летел со своей эскадрилей. Это произошло в окрестностях Ланса. Знаете, когда летишь навстречу врагу, когда вот-вот начнется бой — нервы поневоле напряжены... — Он энергично кивнул, словно отвечая своим мыслям. — В тот день у меня было пять машин, у англичан — в три раза больше. Черт побери, они летели, как мошкарка! Но если в душе ты не сомневаешься в своем превосходстве, то не усомнишься и в победе.

Фоккер слушал молча. Он знал, что немцы любят хвастаться. Пожалуй, никто так не хвастлив, как германские асы. Англичане — те другие: послушать их, так они совершают подвиги между попойками и посещениями борделей.

— В общем, англичане нас атаковали, — рассказывал Рихтгофен. — Мы сомкнули ряды и позволили этим джентльменам приблизиться. И тут один из них имел глупость отклониться в сторону. «Ну все, дружок, ты пропал!» — воскликнул я и с громким криком устремился за ним. Он начал стрелять раньше времени — верный признак того, что он нервничал. «Давай, давай! — сказал я ему. — Все равно промажешь!» Он просто поливал меня огнем! Ощущение не из приятных.

По тому, как блестели глаза барона, Фоккер понял: тот наслаждается каждым мгновением из пережитого.

— Честно сказать, в тот миг я громко смеялся, — прибавил Рихтгофен. — Англичане вечно стреляют всякой дрянью! Нужно только привыкнуть, и все. Когда же я подошел к нему метров на пятьдесят и сделал пару прицельных выстрелов, раздался хлопок, и что-то ударило по моей машине. Я понял, что в меня попали. Завоняло бензином, мотор заглох. Когда бензобак продырявлен, и дьявольская жидкость струится по ногам, чертовски велика опасность пожара! Я направил самолет вниз.

— На какой высоте это происходило? — хладнокровно осведомился Антон Фоккер и вынул из кармашка жилета маленький блокнотик.

— Думаю, тысячи две — две с половиной, — ответил Манфред фон Рихтгофен. — Так что путь предстоял долгий. Я мчался вниз с такой скоростью, что не могу высунуть головы! Воздушный поток вдавил бы ее обратно! И все-таки я приземлился. — Он расправил плечи. — Это был луг, не очень большой, но для осторожной посадки хватило. Машина была пробита в нескольких местах. Топлива не осталось, двигатель был поврежден. Словом, я горестно сидел, свесив ноги из машины. Внезапно меня окружила толпа солдат. Вперед выступил офицер. «Я следил за боем и был чрезвычайно взволнован!» — произнес он. Он все время твердил: «Это было ужасно, ужасно!» На его автомобиле я добрался до моей части...

Он помолчал, просвистел несколько тактов немецкой песенки, потом добавил:

— Кстати, знаете, что ходят слухи, будто красной машиной управляет девушка — нечто вроде Жанны д'Арк? Англичане полагают, что только женщина может раскрасить самолет в столь экстравагантный цвет.

— Забавно, — Фоккер убрал блокнот в кармашек. — Однако, полагаю, у вашего рассказа имеется какая-то цель?

— А, да! — спохватился Рихтгофен. — Видите ли, наши «Альбатросы» — D.III — это, конечно, очень хорошие бипланы, и скорость у них высокая, до 175 километров в час, особенно если ими управляют хорошие летчики, но...

— Да? — Фоккер вновь достал блокнотик.

— Недавно мы провели несколько учебных боев, — продолжал барон. — Я был на моем «Альбатросе», а мой соперник — на трофейном триплане «Сопвич». И знаете что? «Сопвич» не дал мне ни шанса — ни в атаке, ни в маневре. Если британцы все пересядут

на подобные самолеты — не будет иметь значения, насколько они самоуверенные ослы и до какой степени путают войну со спортивными состязаниями, — они станут непобедимы.

— Я могу увидеть этот английский самолет? — поинтересовался Антон Фоккер.

13 июня 1917 года, Шверин

Глава бюро по производству прототипов Рейнхольд Плац внимательно смотрел на бумаги, разложенные перед ним на столе.

Фоккер сидел напротив, засунув пальцы в кармашки жилета.

Плац поднял наконец взгляд на конструктора.

— Вы намерены переделать в триплан уже строящийся образец биплана?



— Абсолютно точно, — кивнул Антон. — Сейчас Техническое ведомство германской армии, которое ведает заказами новых самолетов, заключило договоры с авиапредприятиями «Сименс-Шукерт» и «Пфальц» и профинансировало проектирование трипланов. Будут созданы три опытных образца для испытаний. Тем временем мы — поскольку в Германии не хватает мощных моторов — теряем военные заказы на истребители. Но! — Он поднял палец. — Мы опередили всех. Техническое ведомство уже знает о нашем самолете. О нашем новом триплане. Если оно проявит к нему дальнейший интерес, то может профинансировать проект.

— Хорошо, — сказал Плац. — Я понял. Быстро переделываем почти готовый биплан в триплан. Как я вижу, размах крыльев равномерно возрастает от нижнего крыла к верхнему. Для усиления трипланной коробки лонжерон каждого крыла, ближе к законцовкам, соединен подкосами. Два пулемета... Очень неплохо. Кто будет испытывать этот самолет? Все летчики на фронте.

— Я договорился с лейтенантом Вернером Фоссом, — спокойно отозвался Фоккер. — Он мой друг. И известный ас. Так что его мнение тоже будет иметь вес.

9 августа 1917 года, Адлерсхоф, аэродром Идфлиг

Испытания были завершены.

Вернер Фосс дал Dreidecker'у — триплану — самую лестную характеристику: превосходная маневренность и скороподъемность. Правда, имелись опасения насчет того, что после оснащения триплана для фронта его взлетный вес чрезмерно возрастет...

Однако приемная комиссия сочла самолет подходящим.

Был получен заказ на серию из двадцати самолетов.

И вот наконец все позади.

Первые трипланы Фоккера отправляются на фронт.

19 августа 1917 года, Маркебек, Бельгия, расположение Первой истребительной эскадрильи

— Наконец-то! Эти машинки станут для наших врагов полной неожиданностью!

Манфред фон Рихтгофен с восторгом смотрел на трипланы, прибывшие в часть.

Всего два.

— Как будем делиться?

— Ну, один я возьму себе, — засмеялся его друг, командир Десятой истребительной, Вернер Фосс. — Все-таки это я их испытывал.

— Нет уж, первый — мой! — сказал Рихтгофен. — А второй, так уж и быть, забирай.

— Кстати, знаешь, кто приехал? — добавил Фосс. — Сам Фоккер. Завтра покажет нам, как они летают.

Антон Фоккер не только ездил по эскадрильям и беседовал с истребителями, он еще и испытывал собственные самолеты у них на глазах...

2 ноября 1917 года, Бельгия

— Слишком много катастроф, — докладывала комиссия по выявлению причин аварий. — Осмотрев остатки разбитых трипланов Фоккера, мы пришли к однозначному выводу: конструкция крыла не выдерживает нагрузок, которые создают элероны. Их балансиры создают в полете высокую нагрузку на клееные соединения крыла.

— Я лично проведу испытательный полет! — вызвался Рихтгофен. Ему нравился его чудовищный триплан с ярко-красными крыльями, нагонявший ужас на англичан одним своим видом. — Несколько дней назад мы с моим братом Лотаром были вынуждены совершить аварийную посадку: у Лотара отказал двигатель, а у двигателя моего самолета оторвался один из цилиндров... Но это, как видите, не отразилось на нашем боевом духе.

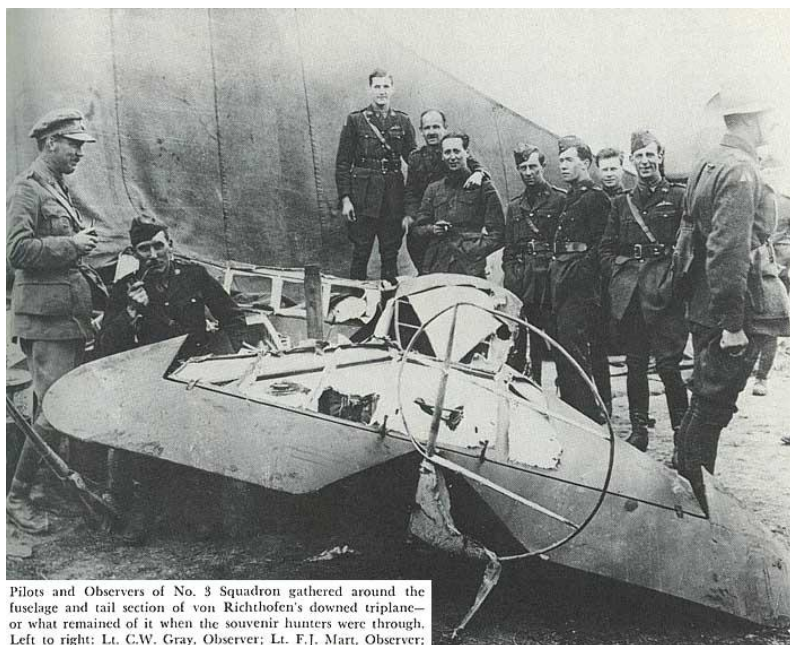
Рихтгофен с готовностью занял место в кабине триплана. Он поднял самолет в воздух и на малой высоте гнал его с максимальной скоростью как можно дольше.

Наконец полет завершился. Вскрыли обшивку крыла.

— Смотрите!

Большое количество конденсата, обнаруженное под обшивкой, практически «убивало» клеевые соединения.

— Вот и причина разрушения крыла. — Комиссия обобщила полученные данные и отправила Фоккеру требования, включавшие двенадцать пунктов: усилить узлы крепления элеронов, усилить конструкцию нервюр, покрывать внутренние поверхности крыла морским лаком...



Pilots and Observers of No. 3 Squadron gathered around the fuselage and tail section of von Richthofen's downed triplane—or what remained of it when the souvenir hunters were through. Left to right: Lt. C.W. Gray, Observer; Lt. F.J. Mart, Observer; Lt. N. Mulroncy, Pilot; Lt. A.V. Barrow, Observer (who flew with Lt. Garrett over le Hamel on the morning of April 21); Lt. T.L. Ballieu, Pilot; Lt. R.W. Kirkwood, Observer; Lt. A.L.D. Taylor, Observer; Lt. A.E. Grigson, Pilot; Lt. M. Sheehan, Pilot; others unidentified.

~ Image courtesy Gaston Graf ~
from "The Day The Red Baron Died"
by Dale M. Titler

Фоккер выполнил все требования.

— Этот самолет поднимается так быстро и сам по себе он настолько маневренный, что никто и не замечает, как медленно он летит, — заметил при этом Антон. Он до сих пор не мог добиться, чтобы ему дали более мощный двигатель. Триплан был еще медлительнее, чем «Альбатрос». Но его достоинства действительно затмевали его недостатки.

21 апреля 1918 года, Западный фронт, район деревушки Бертангу

Красный триплан снова поднялся в воздух.

Что бы ни происходило на земле, какие бы неудачи ни преследовали пехоту, — небо будет принадлежать германской авиации!

Красный Барон занимался своим любимым делом — вылавливал и уничтожал англичан.

Два самолета-разведчика, кажется, слишком увлеклись своей миссией. Ничего, Манфред фон Рихтгофен напомним им об осторожности!.. Это будут восемнадцатая и девятнадцатая победы, одержанные им на триплане Фоккера.

Сражение проходило почти над самой английской линией обороны. С земли стреляли по знаменитому красному триплану — каждому хотелось уничтожить знаменитого аса.

На помощь разведчикам поднялась эскадрилья капитана Брауна.

Рихтгофен преследовал лейтенанта Мэя. Тот успел расстрелять все патроны и теперь жался к земле. Красный Барон прошел над самой линией окопов...

Бешеная погоня так увлекла его, что он не заметил, что в хвост ему зашел британец — капитан Артур Рой Браун.

Палили и с земли — из винтовок и пулеметов.

...И случилось то, что представлялось невероятным: объятый огнем, Dreidecker рухнул на землю...

Рихтгофен все еще сжимал штурвал. Он был мертв, его самолет разрушен. Кровь заливала живот и ноги немецкого аса.

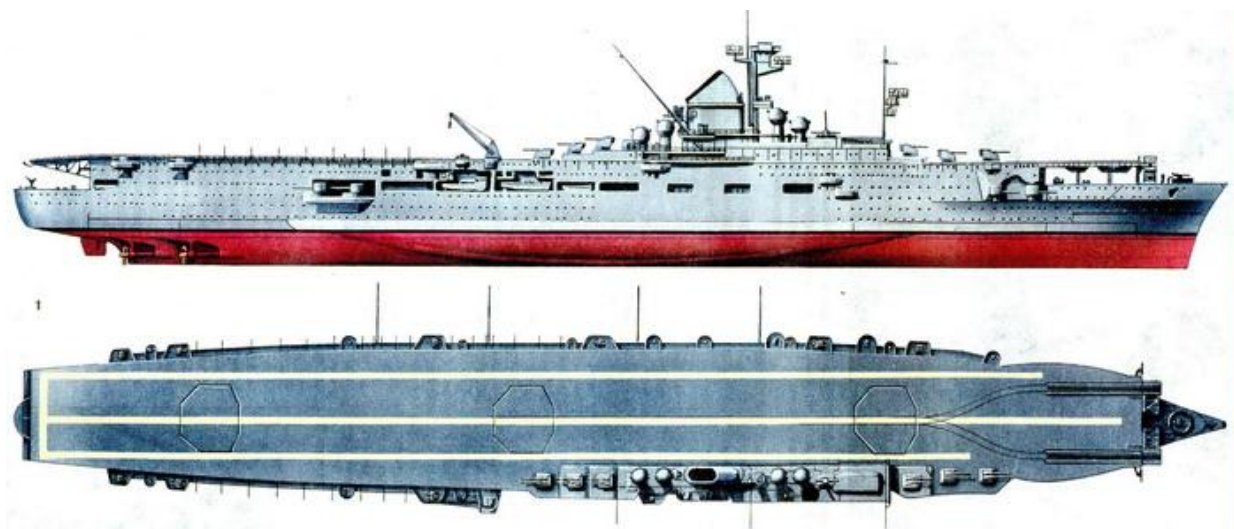
Его враги делили славу убийцы Красного Барона: пулеметчики Иванс и Буйе претендовали на эту честь, капитан Браун также предъявлял свои права.

А Рихтгофен спал мертвым сном.

Через десять дней ему исполнилось бы двадцать шесть.

© А. Мартьянов. 16.01.2013.

44. Невзятая высота



8 декабря 1938 года, Киль

Корабль был спущен на воду.

Церемония проходила чрезвычайно торжественно, с оркестром и почетными гостями. И все же непосвященному зрителю видна была лишь «верхушка айсберга». Скрытыми же оставались несколько лет ожесточенной борьбы за авианосец.

Главным «камнем преткновения» оставалось мнение командования воздушных сил: незачем строить авианосцы, пока в Кригсмарине не хватает «классических» кораблей!

За границей уже всюду рассуждали о возросшей роли авиации — в том числе и о необходимости широкого строительства авианосцев, — а Германия по-прежнему «плелась в хвосте прогресса».

В конце концов, конструкторское управление получило указание изучить вопрос об авианосцах. Но делать это следовало «между прочим» — в свободное от главных задач время.

К апрелю тридцать четвертого стало понятно, что «между прочим» авианосец не построить. Выделили специального человека — инженера-кораблестроителя и технического советника морского министерства Вильгельма Хаделера. Летом он представил эскиз.

Это был именно эскиз: почти все характеристики определялись приблизительно. В Германии не имелось ни авиационного оборудования, ни самих самолетов...

В конце тридцать четвертого немного помогли японцы — дали кое-какую техническую документацию по авиационному оборудованию авианосца «Акаги».

Пытались кое-что подсмотреть и у британцев во время официального визита немецких офицеров на английский авианосец, но не преуспели.

Теперь работы велись постоянно. 16 ноября 1935 года, через несколько месяцев после заключения англо-немецкого военно-морского соглашения, — когда Германия получила право строить авианосцы, — был подписан договор с фирмой «Дойче Верке Киль А.Г.» на строительство головного корабля «А».

К этому моменту все уже было готово.

И вот, спустя три года, корабль сходит со стапелей.

Он получил величественное и многозначительное имя «Граф Цеппелин».

Выстроились, наблюдая за церемонией, все партийные и военные руководители Рейха: Гитлер, командующий Кригсмарине Рёдер, командующий Люфтваффе Геринг, верховный главнокомандующий генерал-полковник Браухич, командующий вермахта генерал-полковник Кейтель...

Дочь графа Цеппелина — графиня Хелла фон Бранденштейн-Цепеллин — собственноручно «окрестила» корабль, носящий имя ее отца.



Так хорошо все начиналось!..

Май 1940 года, Штеттин

Работы на «Графе Цеппелине» были прекращены.

— Все, что летает, — мое! — объявил Геринг. — Хватит тратить деньги на эту бесполезную игрушку. Если авианосец мне не подчиняется, то он вообще не нужен!

13 мая 1942 года, Штеттин

Штаб флота выдал заказ на продолжение работ на авианосце.

На «Графе Цеппелине» предполагалось разместить 28 бомбардировщиков и 12 истребителей.

Рейхсминистр вооружений и боеприпасов Альберт Шпеер собрал по этому поводу совещание.

— Давайте будем конкретны, — обратился он к представителю Технического департамента, нервно сжимавшему карандаш. — Какие истребители вы имеете в виду? Боюсь, благодаря некоторым товарищам по партии, — он не стал вслух называть имя Геринга, — мы потеряли время. Самолет Bf.109t, специально созданный для авианосца, успел устареть. Теперь «Мессершмитт» предлагает новый палубный истребитель — Me.155.

Чиновник ответил казенной фразой:

— Это проект чрезвычайной важности. В заказе прямо указано, что необходимо использовать узлы Bf.109 для нового самолета — это позволит облегчить производство. Заодно и конструкторы «Мессершмитта» — и без того загруженные под завязку — получают небольшую передышку. Они не могут проектировать с нуля узлы для каждого нового самолета.

Шпеер подумал еще немного и кивнул:

— Хорошо. Но это следует утвердить в нескольких вышестоящих инстанциях. И если проект получит «добро»...

17 сентября 1942, Берлин, летное поле

Герман Геринг всем своим видом показывал, что «то, что летает», но не принадлежит ему, мало его интересует.

Министр Шпеер, напротив, взирал на самолет благосклонно.

Разработка Me.155 была закончена.

— Какой-то странный коктейль, а не самолет, — сказал Геринг.

Ему не нравилась погода, не нравилось общество Шпеера, не хотелось тратить время и соблюдать приличия.

— У него только фюзеляж и оперение — от Bf.109g, — возразил представитель «Мессершмитта», — а вот крыло совершенно новое.

— Какой размах? Что-то здоровенное, — заметил Геринг.

— Размах одиннадцать метров, площадь — почти девятнадцать квадратных метров, — охотно объяснил ведущий специалист. — Шасси убирается вдоль размаха крыла к линии симметрии самолета в ниши. Предусмотрены складывание крыльев, крепления к катапульте и посадочный крюк.

— Ну да, это же самолет для *корабля*, — в это выражение Геринг вложил всю силу своей иронии.

— Вооружение — двадцатимиллиметровая пушка и два крыльевых пулемета, — продолжал специалист. — Думаю, это неплохо. Максимальная скорость — шестьсот сорок пять километров в час. Продолжительность полета — более часа.

— Ну, что вы меня уговариваете? — Геринг пожал плечами и обернулся к Шпееру: — Можете записать, что я был в восторге.

Начало декабря 1942 года, Киль

«Граф Цеппелин» был отбуксован в гавань.

Адмирал Рёдер злился. Еще и потому, что его соперники явно брали верх: авианосец «не пошел».

Было установлено, что многочисленные доработки «Графа Цеппелина» потребуют не менее двух лет.

Да, все слишком хорошо начиналось в сороковом году...

Самолет, как сообщают, готов, но корабль — нет.

Шпеер принял эти новости с поразительным хладнокровием.

— Ввести авианосец в строй в течение ближайшего времени никак не удастся, — подытожил он и тотчас отдал новое распоряжение: — Следовательно, фирме «Мессершмитт» надлежит отложить проект Me.155.

8 ноября 1942 года, Берлин

Альберт Шпеер, конечно, знал, что «Мессершмитт» не оставит его в покое. Но чтобы так скоро?..

«Мы слишком много вложили в эту работу! — гласило письмо, отпечатанное на пишущей машинке, столь заслуженной, что буква «о» у нее слегка погнулась. — Возможно переделать наш в одноместный бомбардировщик. Такой самолет способен поражать точечные цели тысячекилограммовой бомбой. Мы намерены предложить эту идею Техническому департаменту как уже почти готовую и нуждающуюся лишь в некоторых доработках

Авианосное оборудование теперь не требуется, и это определенно развязывает нам руки: самолет можно существенно облегчить.



Заодно увеличить объемы баков.

Стойка шасси должна быть удлинена, чтобы обеспечить разбег с бомбой».

— Что ж, можно попробовать, — решил Шпеер, дочитав письмо и дважды остановившись на технических подробностях.

Он позвал секретаря и продиктовал короткий ответ.

19 декабря 1942, Берлин, совещание у Гитлера

Фюрер сидел с тем отсутствующим видом, который на самом деле означал крайнюю степень внимания.

Представитель фирмы «Мессершмитт», казавшийся особенно мятым по контрасту со своим идеально выглаженным пиджаком, нервно ждал своей очереди заговорить.

Пока что пафосно гремел рейхсмаршал Геринг:

— Я убежден, что скоро появятся бомбардировщики, действующие на высотах, которые для существующих истребителей недоступны.

— Откуда такая уверенность? — негромко осведомился Шпеер.

— Хороший летчик чувствует подобные вещи сердцем... — При этих словах Гитлер чуть встрепнулся. Геринг продолжал: — Приоритеты изменяются. Теперь вместо бомбардировщика нам срочно необходим высотный истребитель. И это действительно должен быть приоритетный проект.

Человек из фирмы «Мессершмитт» подался вперед: настало то самое мгновение.

— У нас уже имеется фактически готовый самолет — Me.155. Его нужно переделать в перехватчик с потолком полета в четырнадцать километров. Размах крыла следует увеличить приблизительно до тринадцати метров, установить гермокабину...

Шпеер быстро произнес:

— Действуйте.

И совещание перешло на другие темы.

7 августа 1943, Берлин

Такого удара «Мессершмитт» от Технического департамента не ожидал.

С утра на фирме хлопали двери.

— Как такое могло случиться? И все под видом «заботы» о нас!..

Технический департамент заключил, что Мессершмитт и без того уже загружен работой над важнейшими проектами.

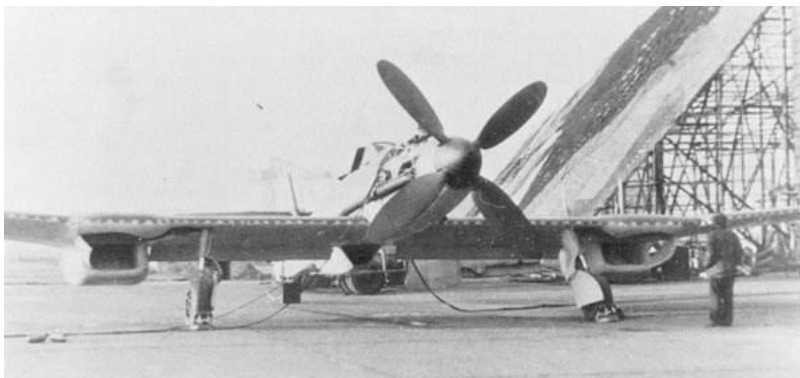
«Боюсь, вы не в состоянии уделять достаточно времени Me.155. Поэтому все чертежи и расчеты следует передать на «Блом унд Фосс», — гласило распоряжение Технического департамента.

«Блом унд Фосс» была старой компанией, которая уже много лет производила не только самолеты, но и корабли. Что, естественно, никого из руководителей «Мессершмитт» не радовало.

— Мы фактически завершили проект!

Шпеер философски пожимал плечами. Решение принято, идет война, все обязаны забыть о личных амбициях ради блага Рейха. О чем можно еще спорить?

15 августа 1943 года, Финкенвердер



Главный конструктор «Блом унд Фосс» — Фогт — опустил кулак на чертежи, полученные из компании «Мессершмитт».

— Никуда не годится!

Таков был окончательный приговор.

— У этого самолета слишком много слабых мест. Он никогда не сможет стать нормальным высотным истребителем.

Герман Геринг лично прибыл в Финкенвердер.

— Господин Фогт, — распорядился повелитель «всего, что летает», — я желаю, чтобы каждое серьезное изменение конструкции самолета было согласовано с «Мессершмиттом». Вам это понятно?

— Я и мои коллеги убеждены в том, что самолет совершенно «сырой», — упрямо произнес Фогт.

— Меня не интересует, в чем вы там убеждены! — взорвался Геринг. — Вы обязаны завершить работы как можно скорее. «Мессершмитт» трудится над этим проектом уже не один год. Эти специалисты будут сопровождать вас на каждом шагу. Так мы сэкономим время.

— Я составлю подробный отчет, — сказал Фогт.

Отчет Фогта Герингу не понравился.

«После внимательного изучения проекта Me.155 мы пришли к следующему выводу:

Необходимо переработать ряд узлов самолета.

Следующие части должны быть полностью перепроектированы:

- 1) конструкция центроплана
- 2) размещение запаса топлива
- 3) шасси и устройство их выпуска
- 4) радиаторы

5) профиль крыла

6) установка нагнетателя

7) горизонтальное оперение».

— Почему бы просто не написать, что они собираются делать абсолютно другой самолет, наплевав на все достижения своих предшественников? — ядовито осведомился Геринг, позвонив в Финкенвердер по телефону.

— Если то, что мы видим сейчас, называть «достижениями», то да, наплевать! — ответил Фогт.

Ему придавало смелости то обстоятельство, что разговор происходил не лично, а по дальней связи.

— Кстати, на фирме Мессершмитта вас считают дилетантами, — заметил Геринг.

— Насколько я помню, мы все здесь трудимся на благо Рейха! — заявил Фогт. — Проект высотного истребителя поручен нам, и мы требуем полной автономности. Мы не хотим отвечать за чужие ошибки.

— Хорошо, — зловеще согласился Геринг. — Но вы должны быть готовы ответить за собственные.

— Если мы их совершим. В чем я сомневаюсь.

На этом разговор завершился.

«Блом унд Фосс» обязался выпустить для начала три опытных самолета.

1 сентября 1944 года, Финкенвердер

Первый Me.155-VI полетел.

— Проще перепроектировать крыло, — заявил Фогт, — чем проводить «врезку» нового шасси и радиатора в крыло «Мессершмитта».

Приблизительно так же он комментировал другие изменения, внесенные им в конструкцию.

Самолет до сих пор назывался «Ме». Название «BV» — более соответствующее истине («Блом унд Фосс») он получит позднее.

Впрочем, сейчас все работают на благо Рейха, не думая о собственной выгоде, не так ли?

8 февраля 1945, Финкенвердер

— Мы должны готовить предсерийную партию, — беспокоился Фогт. — А у нас пока что взлетает лишь второй опытный самолет! Мы снова меняли конструкцию, но знаете, что я скажу? Я по-прежнему не удовлетворен результатом!

Конструкция по-прежнему страдала рядом неизбежных недостатков. Требовались дополнительные изменения, чтобы устранить все погрешности базовой конфигурации.

16 апреля 1945 года, окрестности Берлина

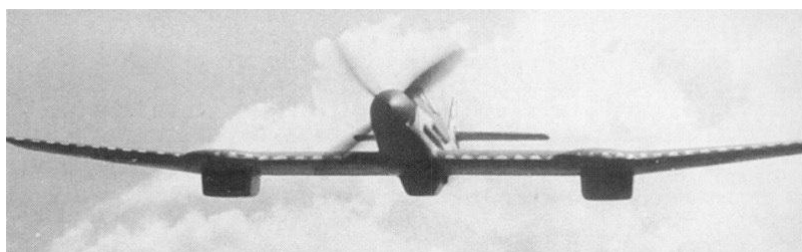
— Сегодня — важный день, — Фогт озабоченно потирал лицо носовым платком. — Технический департамент заказал нам серию из тридцати машин. От сегодняшнего полета многое будет зависеть.

Опытный самолет BV.155 отправлялся в свой первый полет.

Его провожали как в бой.

...И не напрасно.

Вскоре двигатель заглох. Ломая тонкие березки, пилот с трудом опустил машину на какую-то поляну.



И застрял. Поляна оказалась болотом.

Бросить самолет — немыслимо. Секретная опытная разработка.

Нужно попробовать связаться с наземными частями...

Послышался рев моторов, голоса. Пилот насторожился: неужели красные уже здесь? По слухам, они наступают и скоро будут в самом Берлине. Где их, разумеется, ждет сокрушительное поражение от мобилизованных и готовых драться до последнего человека горожан.

Да, но кто эти люди?

К счастью, это были свои.

— Камераден! — обрадовался пилот. — Эта ценная для фюрера машина. Ее нужно спасти!..

Камераден угостили летчика шнапсом, рассказали, как видели падение странного самолета, и выразили готовность помочь.

Все попытки вытащить самолет из болота оказались тщетными.

— Давайте цепью! — распорядился молодой лейтенант.

Он выглядел так, словно вырос в приюте и никогда хорошо не питался: впалые щеки, оттопыренные уши, потемневшие глаза.

Не успел летчик и двух слов сказать, как на крылья самолета были наброшены цепи.

Снова заревели моторы — завели бронетранспортер.

Самолет чуть накренился вперед, а затем произошло неизбежное: одно крыло сломалось, и сама машина зарылась носом в мягкий грунт.

— Капут, — огорчился лейтенант.

— ...Под трибунал!.. — прохрипел летчик.

...К этому времени Союзники уже захватили завод в Финкенвердере. План производства самолетов BV.155 на май и июнь 1945 года, обнаруженный ими на столе главного конструктора, кажется, навсегда останется невыполненным.

Незаконченный третий опытный самолет был отправлен в Великобританию и выставлен в Фарнборо.

© А. Мартьянов. 16.01.2013.

45. «Ньюпор» (1): Время рекордов



190... год, местечко Исси-ле-Мулино, Франция

— Эдуард! — Шарль, младший брат Эдуарда Ньюпора, выглядел так, словно заглянул в самую пасть ада. — Случилось худшее.

Эдуард подошел к окну.

Сена разлилась. Ее воды сверкали на солнце.

— Наш самолет, Эдуард!.. Наводнение уничтожило его.

Эдуард глубоко вздохнул.

К постройке самолета он шел много лет. Сначала, в молодости, он увлекался велосипедным спортом, затем экспериментировал в области электротехники.

Собственную фирму они с братом основали в 1902 году. Выпускали тогда детали для производства двигателей. Кстати, имели хорошую репутацию — их продукция пользовалась успехом.

Когда им пришло в голову построить собственный летательный аппарат? Сейчас уже не вспомнишь... Сколько же вложено было в эту машину труда, изобретательности! Да и обошлась она, прямо скажем, в немалую сумму.

Это был моноплан с двигателем «Даррак» мощностью в 18 лошадиных сил.

И вот теперь капризная стихия полностью разрушила его.

Эдуард обернулся к брату. Теперь он выглядел решительным. Прошлое как будто больше не беспокоило его.

— Мы живем в такое время, когда многое из того, что совершается, не совершалось еще никогда, — медленно проговорил Эдуард. — Первый самолет был лишь пробой сил, поверь мне. Скоро мы построим новый.

18 марта 1911 года, Мурмелон, Франция



Воздушные состязания в Мурмелоне вызывали огромный интерес.

Газетчики, публика, даже дамы и дети — все наблюдали за полетами. Многие пытались запомнить силуэты машин, вырезали из газет портреты знаменитых пилотов.

— А это что за самолет? — спрашивала хорошо одетая сударыня, кутаясь в меха.

— Мадам, — отвечал ее спутник, — этот аппарат называется «Ньюпор» — по имени своего создателя. Исключительно сильная машина, двигатель — почти пятьдесят лошадиных сил!

Дама прикрывает глаза. Ей видятся пятьдесят коней, несущихся по небу перед летящей деревянной конструкцией...

«Ньюпор» выглядел действительно необычной, новаторской машиной. За основу конструкторы взяли удачную схему высокоплана «Блерио» — и значительно ее облагородили.

Их творение было не просто эффективным — оно выглядело красиво. Нет, что еще более важно, — оно было благородно!

Крылья имели выгодное с точки зрения аэродинамики сужение. Фюзеляж полностью прикрыт матерчатой обшивкой, пилот глубоко посажен внутри этого фюзеляжа.

Конструкция мгновенно была замечена специалистами, среди которых, уж конечно же, числили себя и журналисты.

«Блерио на своем аппарате номер 11 оставил заднюю часть корпуса открытой, потому что боялся бокового ветра, который будет заносить хвост, — писал обозреватель «Парижского листка». — Это суждение было общепризнанным...

...до тех пор, пока не появился «Ньюпор»! Теперь «голых» аппаратов и не видно: они некрасивы и имеют значительное лобовое сопротивление».

О да, «Ньюпор» «голым» отнюдь не был... И к тому же именно он начал брать призы.

— Кто победил? — бурно волновалась дама. — Известно имя? Есть фотокарточка?

— Установлен новый мировой рекорд скорости, мадам, — веско отвечал ее спутник, складывая газету. — 119 с половиной километров в час. Это просто неслыханно!

— Кто, кто установил?

— Гм. Имя пилота, кажется, не указано... Или, виноват, — его фамилия Вейман. А самолет называется «Ньюпор».

— Мой бог, как все это волнительно, — говорит дама, обмахиваясь перчатками.

14-22 мая 1911 год, Санкт-Петербург

Вторая авиационная неделя проходила в Российской столице с большим успехом.

— А этот какой-то новый, — заметил летчик Жуков указывая на французскую модель.

— Пойдем познакомимся? — предложил его товарищ, Артюхов. — Моего гимназического французского должно хватить для пары вопросов.

Так они впервые услышали название «Ньюпор».

Пилот по фамилии Шевалье охотно показал свою машину и похвалился:

— Всех оставлю позади!..

— Ну, это мы еще посмотрим! — засмеялся Жуков.

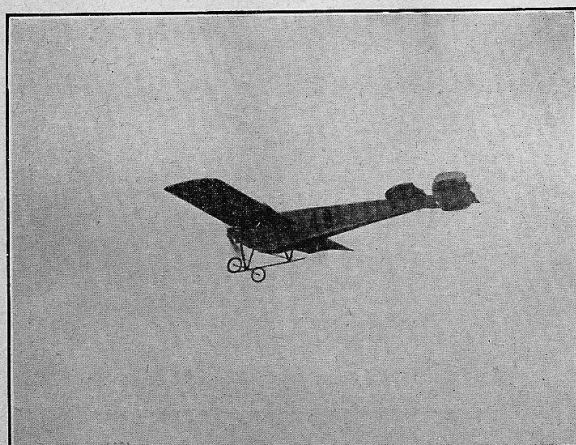
Но Шевалье не «свистел»: его моноплан действительно обошел остальные машины и установил рекорд скорости для России, пролетев десять верст за шесть минут пять секунд.

NIEUPORT

(Monoplan)



Surface totale	14 mètres.
Poids en ordre de marche . .	240 kilos.
Vitesse approximative prévue.	85 kilomètres.
Envergure	8 ^m 40.
Largeur des plans.	2 mètres.
Longueur totale	7 ^m 50.
Moteur	Darracq, 2 cylindres opposés 20/25 HP.
Hélice	Système Chauvière.
	Diamètre 2 mètres.
	Vitesse de rotation. 1100 tours.
Système	d'équilibrage Gauchissement automatique.
	de direction. . . . Gouvernails vertical et horizontal conjugués, commandés par un levier unique.



Prix de l'appareil avec moteur Darracq 20/25 HP. 20.000 francs.

— А что, — сказал Жуков, вздыхая, — хорошая машина. Годная. Нам бы пару таких. Для начала.

1 июля 1911 года, аэродром Ист-Черч, остров Шенни, устье реки Темзы

— Полагаю, нет нужды напоминать: завоевать этот кубок для нас является делом чести.

С этими словами Эдуард Ньюпор пожал руку летчику Вейману.

Это были третьи по счету состязания на международный кубок Гордона Беннета.

Редактор газеты «Нью-Йорк Геральд» Беннет всегда был ярым спортсменом, а когда мир охватила авиационная лихорадка, с обычной своей страстностью поддался общему увлечению.

Его серебряный кубок вручался летчику, достигшему наивысшего показателя скорости. По условиям состязаний, кубок переходил к аэроклубу той страны, которую представлял победитель.

И, что немаловажно, туда же отправлялась денежная премия в двенадцать с половиной тысяч фунтов.

Летом 1909 года в Реймсе этот кубок получил американец Глен Кертисс. Он пролетел 20 километров за 15 минут 50 секунд.

Победил американец — следовательно, вторая гонка проходила в Америке. Там первым оказался англичанин Грэм Уайт.

Вейману предстояло завоевать кубок для Франции.

Новый самолет «Ньюпор IV» имел ротативный мотор «Гном» мощностью в девяносто лошадиных сил.

Он и пришел первым.

Эдуард тоже участвовал в состязании на самолете своей конструкции. Правда, он отдавал себе отчет в том, что Вейман — лучший летчик, поэтому и новейший самолет был вручен ему.

И все-таки Эдуард Ньюпор на «Ньюпоре» отстал от своего пилота совсем ненамного.

— Знай наших, — с довольным смешком проговорил Эдуард, когда состязания закончились. — Теперь и с нашей маленькой фирмой начнут считаться.

15 сентября 1911 года, район городка Шарни, недалеко от германской границы

— Ньюпор, вылет не рекомендую! — Начальник аэродрома выглядел озабоченным. — Погодные условия — дрянь.

— По-вашему, я должен бояться летать на самолете собственной конструкции? — засмеялся Эдуард Ньюпор. — В конце концов, я обязан доверять своему самолету.

— Господь с вами, — завздыхал начальник аэродрома. Как и большинство участников этих маневров, он был резервистом (и глубоко штатским человеком в душе). — Кто же не доверяет вам или вашему самолету? Я про погоду — ветер вон какой...

Маневры начались в первых числах сентября. Шестой и Седьмой армейские корпуса отрабатывали «боевые действия» вместе с аэропланами.

В числе мобилизованных было и пять «Ньюпоров». Эдуарду важно было доказать: его самолет имеет большое значение для военной мощи родины.

Сам Эдуард Ньюпор в качестве резервиста пилотировал один из своих самолетов. И сейчас он упрямо не хотел оставаться на земле.

— А если бы действительно шла война? — настаивал он. — У меня задание: произвести разведку условного противника. И я не могу отсиживаться только потому, что, видите ли, дует сильный ветер.

«Ньюпор» взлетел...

Спустя несколько минут сильный порыв ветра опрокинул машину, и с высоты нескольких десятков метров аппарат рухнул на землю.

К самолету побежали люди. Под обломками стонал окровавленный человек.

— Осторожней, осторожней!

Обломки разбирали так, словно они были хрустальными. Наконец пилота освободили.

— Господи, на нем места живого нет! Носилки! Где носилки?

Эдуарда переложили на носилки, бегом донесли до палатки, где уже находился врач...



Все оказалось бесполезным.

Через день Эдуард Ньюпор скончался.

3 ноября 1911 года, Санкт-Петербург

Шеф русской авиации Великий князь Александр Михайлович отложил газету.

Рубрика «Вести из Парижа» заинтересовала и даже взволновала его.

— Любопытно, — машинально проговорил он вслух.

Вскоре после гибели Эдуарда Ньюпора его товарищи решили доказать: самолет прекрасен, а смерть конструктора — трагическая случайность.

Пилот фирмы «Ньюпор» Вейман вызвался принять участие в конкурсе военных аэропланов, который проводился сразу же по окончании маневров в Реймсе.

Участникам конкурса предлагалось выдержать пять различных испытаний:

1. Посадка на вспаханное поле.
2. Посадка в овес.

3. Посадка в поле, засеянное люцерной.

4. Скоростной полет на расстояние в шестьдесят километров.

5. Испытания на высоту и грузоподъемность. Конкретнее: требовалось подняться на пятьсот метров в течение пятнадцати минут с нагрузкой в триста килограммов.

— Очень любопытно, — повторил великий князь. — Надо будет учинить и у нас нечто подобное. Посмотрим, на что русские летчики способны. Уж не хуже французов, это определено.

По условиям того же конкурса, важным считалось умение быстро разобрать самолет после посадки, перевезти его на автомобиле на значительное расстояние, после чего вновь собрать и взлететь.

Вейман отстоял честь своей авиафирмы. «Ньюпор IV» с мотором «Гном» — в целых сто лошадиных сил — одолел расстояние от Реймса до Амьена за два часа тридцать пять минут, развив скорость в сто семнадцать километров в час. Это было первое место.

— В любом случае, военные действия, буде таковые случатся, потребуют умелого применения лѣта... — в раздумье проговорил великий князь. — Разобрать, перевезти и снова взлететь... Да... Кажется, эти «Ньюпоры» уже гостили в России? Надо будет продолжить это знакомство.

И он придвинул к себе чистые листы бумаги, чтобы сделать рабочие заметки по данному поводу...

Продолжение следует.

© А. Мартьянов. 30.01.2013.

46. «Ньюпор» (2): «Самолет с ложкой»



12 июля 1912 года, Санкт-Петербург

Самолет приземлился.

Герой, штабс-капитан Андреади, показался перед восхищенной толпой. Несколько снимков «в обнимку» с самолетом, пара слов для газетчиков...

Перелет из Севастополя через Одессу до Петербурга, занявший десять дней, был окончен.

— Выдающийся успех! — произнес с нажимом великий князь Александр Михайлович.

Шеф русской авиации был полон энтузиазма. Кажется, выбор самолета для оснащения авиации русской армии решен: «Ньюпор». Только что Андреади доказал эффективность этой машины.

— Главному инженерному управлению поручаю заключить контракт с представителями фирмы «Ньюпор» на поставку партии монопланов в Россию, — распорядился великий князь. — Субсидировать контракт будет Отдел воздушного флота.

Осталось решить еще пару вопросов чисто организационного свойства. Наблюдать за исполнением заказа следовало представителям русского военного агента во Франции.

И главное: подготовка летчиков. Мало заполучить аппараты, нужно научиться ими пользоваться.

Здесь следовало организовать дело как можно более тщательно.

20 сентября 1912 года, Мокотовский аэродром, Варшава

— Принимайте самолеты!

Аэродром ожил. Всем хотелось увидеть новые аппараты, только что доставленные из Франции.



Летчики-приемщики сопровождали самолеты «Ньюпор».

— Можете считать, господа, что вам повезло, — сказал один из них, поручик Кованько, обращаясь к Мокотовским летчикам. — Поначалу имелось распоряжение доставить самолеты в Петербург. Но погода там испортилась уже сейчас, зима ожидается ранняя и холодная, а нам бы еще полетать. Вот и двинулись в последний момент не в столицу, а сюда.

Штабс-капитан Богдановский пожал плечами:

— Повезло так повезло. Здесь правда снегу немного. Хоть круглый год летай и садись на колеса. Но если рассуждать по уму, господа, то мы все-таки в России и нужно учитывать наши зимы.

— Будет время — начнем использовать и лыжное шасси, — кивнул Кованько. — А пока наша задача — просто научиться на этих самолетах летать. Они отличаются от «Фарманов», к которым многие уже привыкли.

Кованько и его товарищ по фамилии Модрах получили пилотские свидетельства аэроклуба Франции и лично облетали принятые аппараты. Знали они и особенности производства, сборки и регулировки «Ньюпоров».

— Пересаживаясь на «Ньюпор», вы должны забыть свои прежние навыки, — наставлял Кованько. — По сути, вам придется учиться летать заново.

Поручик Нестеров долго учился на «аппарате для земли» — рулежном. Правда, приходилось нелегко.

В отличие от остальных самолетов, у которых педали связаны с рулем поворота, на «Ньюпоре» с помощью педалей осуществлялось управление по крену, достигаемое перекашиванием крыльев.

Отклонение руля поворота и руля высоты происходило при помощи ручки управления.

— Вы опять за старое, господин поручик! — сердился Кованько. — «Ньюпор» — совершенно другая машина, а навык должен быть автоматический.



Наконец поручикам Ушакову и Нестерову дозволено было поднять в воздух настоящие самолеты.

Момент ответственный: присутствовали полковник Ульянин и множество офицеров.

Поручик Ушаков заметно волновался, был бледен и странно пытался шутить.

Нестеров стоял на аэродроме и смотрел, как Ушаков поднимает самолет.

Ушаков сделал опасный взлет: самолет вдруг опустил нос к земле, потом качнулся и едва выровнялся.

— Что он тут?.. — начал было полковник Ульянин и оборвал себя, раздув ноздри. — Нервные все, как гимназистки, — проворчал он.

«Он сам испугался», — понял Нестеров.

— Ну все, пора. Поручик Нестеров!

Второй летчик держался более уверенно.

— Что скажете об этом самолете, поручик? — Ульянин задал Нестерову совершенно неожиданный вопрос.

Тот ответил:

— Думаю, хороший.

— Лучше или хуже «Фармана»?

— С точки зрения конструкции, обслуживания — хороший. Сравнить не могу. Летные качества претензий не вызывают.

— Вот и хорошо. Скоро в армию поступят и русские «Ньюпоры». Вы еще не слышали новость, господа? — Ульянин повысил голос. — Стало известно, что эти самолеты будут выпускаться на русских авиазаводах — Русско-Балтийском в Риге, на производстве Щетинина в Петербурге, на заводе «Дукс» в Москве. Так что освоение «Ньюпора IV» — первейшее дело.

«Ньюпор IV» быстро прозвали «самолет с ложкой» — из-за характерной противокапотажной лыжи, весьма напоминающий означенный столовый прибор.

«Главное — чтобы с этой ложкой нам не уйти не солоно хлебавши», — говорили авиаторы...

3 июля 1913 года, Дарницкий полигон, 15 км от Киева

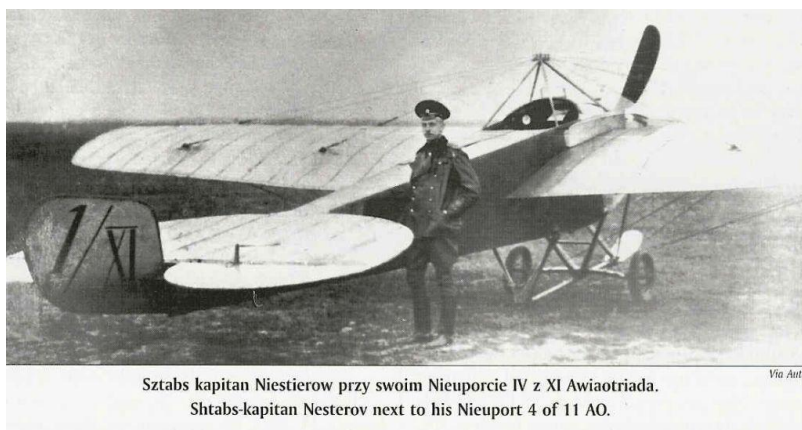
Одиннадцатый авиаотряд (приписанный к Седьмой воздухоплавательной роте) под командованием поручика Нестерова осваивал корректировку артиллерийской стрельбы.

— Наша задача, господа, — говорил Нестеров, когда палатки были поставлены, ангары подготовлены и самолеты собраны, — заключается не только в летных тренировках. Это, так сказать, половина дела. Осваивать новую технику необходимо. Но не менее необходимо отрабатывать взаимодействие авиации с наземными войсками. Завтра попробуем лучший метод корректировки артиллерийской стрельбы.

В отряде имелось три «Ньюпора с ложкой» и один «Фарман IV».

Корректировка стрельбы представляла собой непростую задачу: радиостанций никаких не имелось.

— Связь летчиков с артиллеристами будет осуществляться с помощью письменных донесений, — объяснил утром Нестеров задачу. — После выполнения залпа и наблюдения разрывов авианаблюдатель должен сбросить с самолета карточку в распоряжение батареи. По результатам полученных рекомендаций командир артиллеристов делает соответствующие поправки при стрельбе.



Начались полеты и постоянные маневры.

Нестеров быстро понял: пилотов с «Фармана» не следует сажать на «Ньюпоры» — и обратное. Летчики путаются, а ведь движения должны быть отработаны до автоматизма.

Иногда он задумывался: не было ли ошибкой избрать для снабжения русской армии именно «Ньюпор с ложкой» — при такой-то причудливой системе управления?

Но, с другой стороны, какой еще самолет следовало предпочесть? Машина действительно хорошая. Что до системы управления... Она, в общем, для каждого самолета придумана какая-то своя. Не существует общепринятой схемы.

Пока что требуется одно: не путаться в полете.

По тому, как проходили учения, можно было сделать вывод: «Ньюпор с ложкой» оправдывает ожидания.

9 сентября 1913 года, Сырецкий военный аэродром, недалеко от Киева

Наступал вечер — ласковый и теплый, предвещающий такую же теплую ночь.

Здесь не бывает таких холодных ночей, как в Петербурге, где даже летом, кажется, не дает о себе забыть мерзлота, таящаяся под покровом травы. Земля дышит жаром, влагой.

Поручик Нестеров собирался совершить какой-то неслыханный полет на своем «Ньюпоре с ложкой». Какой именно — никто в точности сказать не мог, но пришел посмотреть «весь аэродром».

Прибыл спортивный комиссар Императорского Всероссийского аэроклуба при Киевском обществе воздухоплавания военный летчик поручик Есипов.

— Что он затевает? — спрашивал Есипов у командира авиационной роты подполковника Верескова, но тот знал не более остальных.

Поручик Нестеров получил на днях аппарат сборки завода «Дукс». Этот «Ньюпор с ложкой» показал себя хорошо. Нестеров налетал на нем часов десять — и решился осуществить «мечту», на которую доселе намекал лишь туманно.

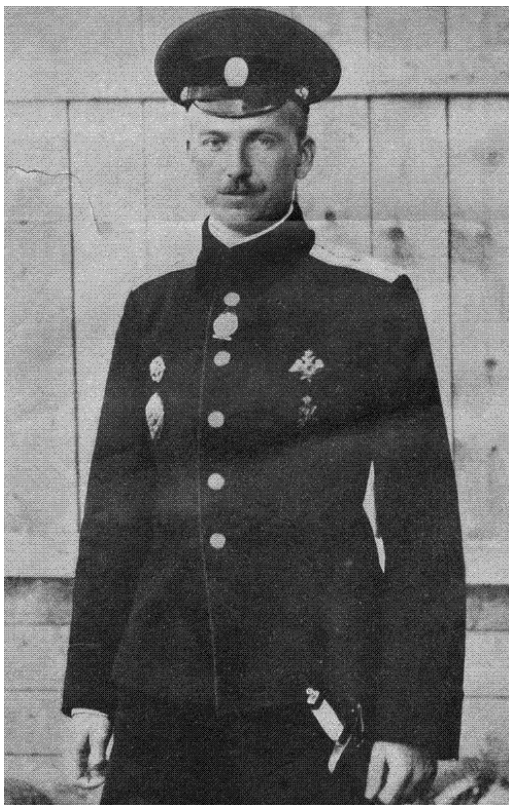
Нестеров привязался к сиденью ремнем и поднял «Ньюпор» на высоту в тысячу метров.

Он посмотрел на анероид. Да, тысяча метров.

Этот небольшой прибор был сделан в виде часов. Нестеров сунул его в карман куртки и вдруг подумал: «Когда полечу вверх ногами, он может выпасть из кармана...»

Мысль о том, что он рискует казенным имуществом на сумму в тринадцать рублей пятьдесят копеек, насмешила его — и одновременно с тем странно успокоила.

В последние несколько секунд он замешкался: жутко было решиться.



Затем он закрыл бензин и начал планировать вниз почти вертикально. С этой секунды все стало легко и понятно — «просто».

Нужно было следить за высотой — чтобы на случай неудачи иметь запас высоты.

На высоте приблизительно в шестьсот метров летчик начал выравнивать аэроплан и открыл бензин.

Мотор заработал, точно обрадованный тем, что его вернули к жизни.

Самолет полез в небо и начал ложиться на спину.

Нестеров постоянно держал руку на бензиновом кране, чтобы точнее регулировать работу мотора. Удерживаться было трудно — хотелось почему-то опереться рукой о кожух, как при спуске.

«Слишком долго не видать земли», — мелькнуло у него.

Чуть больше потянув за ручку, он тотчас увидел землю.

Петля замкнулась.

Он снова закрыл бензин, выровнял аппарат и начал планировать к ангарам.

Полет длился секунд десять.

Летчика встретили громом оваций.

— Ну, голубчик!.. — восклицал подполковник Вересков.

— Как ощущения? — допытывался Есипов.

— Как при горизонтальном полете с креном градусов восемьдесят, — просто ответил Нестеров.

Он проверил, не выпало ли из кармана казенное имущество на сумму в тринадцать рублей пятьдесят копеек. Анероид был на месте.

— Как вы могли решиться?!. — начал было Вересков.

— В воздухе везде есть опора, — рассеянно ответил Нестеров.

— Запрещаю! — решительно сказал Вересков. — Категорически запрещаю, господа, кому-либо повторять опыт поручика Нестерова! Это опасно для жизни.

...Запрет был отменен только через год.

1 августа 1914 года, Галиция, расположение Второй армии генерала Самсонова

Прибыли «Ньюпоры с ложкой» — в общей сложности одиннадцать.

Аппараты доставлялись на фронт в разобранном виде.



Желательно было, конечно, перевозить их в автомобилях, но такой роскошью армия не располагала. Поэтому аппараты доставляли «буксировкой».

Инструкция по перевозке летательных аппаратов была разработана еще до войны.

«Для перевозки аппарата на буксире крылья, стабилизатор с рулями высоты и руль направления снимаются.

Крылья посредством двух рам крепятся вдоль корпуса широкой частью вперед и стрельбой к корпусу.

Стабилизатор с рулями высоты кладется на крылья, а руль направления укладывается внутрь аппарата на место летчика.

Винт не снимается, а ставится вертикально, причем нижняя лопасть оборачивается ветошью и прихватывается шпагатом к шасси.

Хвостовая часть корпуса аппарата укладывается на подводу, на подушку из сена. Задний конец шасси двумя концами веревки крепится к задним краям подводы.

На подводе должен находиться человек, чтобы придерживать хвост аппарата.

При дальних буксировках для сбережения шин оборачивают их ветошью и заматывают тонким шпагатом».

Главной задачей монопланов «Ньюпор IV» на фронте была разведка.

Генерал Самсонов был несколько озабочен тем обстоятельством, что боевой самолет не имел никакого вооружения.

— Экипаж располагает пистолетами «Маузер» и карабинами, — докладывал капитан Титов, «конвоировавший» первые «Ньюпоры», прибывшие на буксире. — Из личного оружия возможно поразить неприятеля, если оказаться достаточно близко. Кроме того, благодаря наличию второго члена экипажа на самолете возможно установить пулемет. Правда, этого пока никто не делал, но попробовать можно.

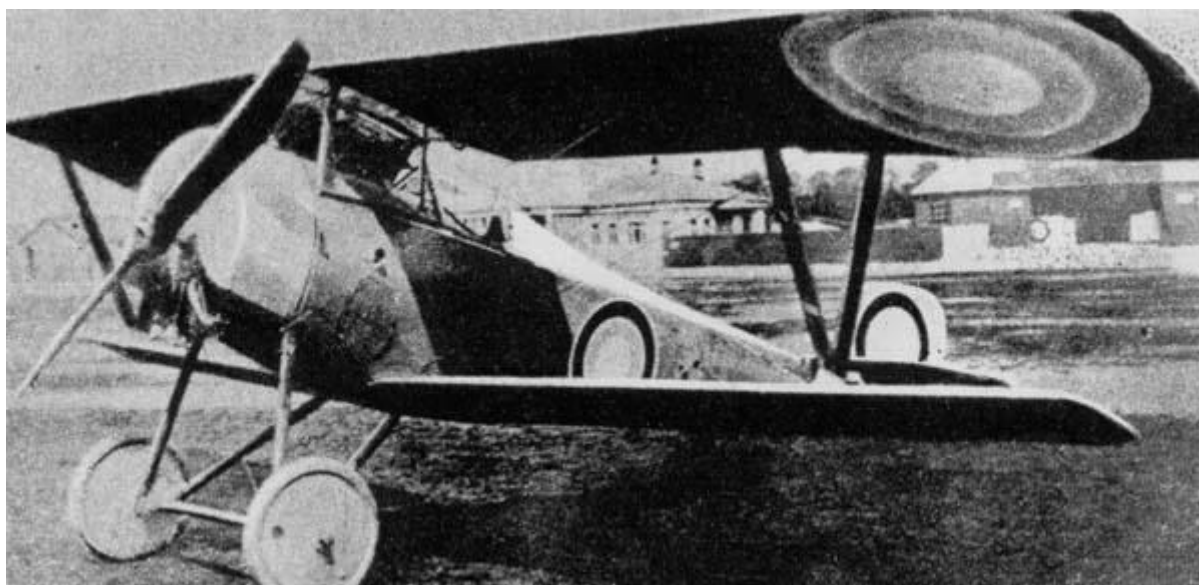
...В первые же два месяца было потеряно больше половины самолетов: аварии и поломки, отказы в полете, зенитный огонь противника, вынужденные посадки на вражеской территории.

«Ньюпор с ложкой» отработал свое. Наступало время других самолетов.

Продолжение следует.

© А. Мартьянов. 30.01.2013.

47. «Ньюпор» (3): «Злой демон» авиации



Сентябрь 1916 года, летная школа «Кача», 18 км от Севастополя

Прапорщик Арцеулов был отозван с фронта — для «организации истребительного отделения при Севастопольской школе авиации».

Прикомандированный к школе французский летчик-инструктор Мутак хватался за голову:

— Разобьется! Разобьется! Как он летает!..

Пылкого француза останавливал русский коллега Туманский:

— Прапорщик Арцеулов хорошо летает, красиво... Он не разобьется. Кого раз похоронили — тот сто лет жить будет.

Мутак широко раскрыл глаза:

— Что значит — «похоронили»?

— Вы не слышали? Арцеулов сам рассказывал... Пару месяцев назад слух прошел, а потом и газеты напечатали, будто прапорщик Арцеулов, летчик-истребитель русской армии, погиб геройской смертью. Едва сумели доказать, что жив-живехонек. Даже сюда вот направили, чтобы обучил новых летчиков-истребителей и с ними вернулся на фронт.

Француз только рукой махнул.

— Виртуозничает, — проворчал он. — Разгрохает самолет, а новых ведь не ожидается.

Самолетов в школе было немного, и все отборные, новые — «Ньюпор Х» и «Ньюпор XI» и даже два «Ньюпора XXI», причем последние — не русской постройки, а оригинальной, французской. Они прибыли из Франции совсем недавно.

Арцеулов не бился. Бились другие.

По вечерам, закончив полеты, прапорщик обсуждал с Невдачиным проблемы — не столько текущие, сколько имеющие гораздо более общее значение.



— Я вижу в Севастопольской школе главный центр именно практической авиации, — говорил Константин Константинович. — Так сказать, лабораторию техники полета. И наше отделение истребителей играет здесь особую роль. Но есть один злой демон, и пока он остается, нам не победить.

— Вы что имеете в виду, Костя? — спросил Невдачин.

— Будто не угадали. — Арцеулов вздохнул. — Чем больше мы занимаемся, тем больше поломок и аварий. А причина чаще всего одна и та же: штопор. И всегда кажется, что это какая-то загадочная ошибка пилотирования. Но ведь у нас собраны лучшие!

— Я много раз видел это, — кивнул Невдачин. — Еще в десятом году, когда работал мотористом. Я летаю с тринадцатого года... — Он помолчал. — Но тогда летали невысоко и медленно, и все происходило менее катастрофически. В одиннадцатом году поручик Краховецкий на Мокотовском поле в Варшавской школе авиации вот так ушел в штопор на «Фармане». Самолет вдребезги, летчик отделался царапинами. Та же история на том же аэродроме — через год: летчик Супневский разгрохал «Блерию». Такие же случаи помню и в Петербургском аэроклубе. Но скорость у самолетов была километров пятьдесят в час, и штопоры заканчивались для летчиков относительно благополучно.

— Поэтому и не тревожились, — задумчиво произнес Арцеулов. — Хотя следовало бы насторожиться. Хотя бы потому, что из штопора еще ни одному летчику выйти не удалось. Кстати, ведь и второй из братьев Ньюпор, Шарль, авиаконструктор, тоже разбился в летном происшествии из-за штопора — в 1912 году... Так что этот режим приводит к аварии самолета не-ми-ну-е-мо. Вот что звучит фатально. И при том летчики не в состоянии отдать себе отчет в том, как же такое могло произойти. Почему самолет вдруг потерял управляемость и стал падать, крутясь.

— А вы что думаете? — спросил Невдачин. — Я ведь вижу, появились у вас кое-какие мысли на сей счет.

— Пока только очень неопределенные. — отмахнулся Арцеулов. — Но после того, как появились «Фарман XVI» или «Ньюпор IV» и скорость стала доходить до девяноста километров в час, летчики начали разделять участь своих самолетов.

— Помню, — кивнул Невдачин. — Когда я переобучался на военного летчика в Гатчинской авиационной военной школе, с штопора — и как раз на «Фармане XVI» — погибли капитан Дмитриев и поручик Серов. А еще — Стояновский, Синельников, Артемьев...

Его лицо омрачилось.

— И это будет продолжаться, — мрачно заключил Арцеулов. — Пока мы не разберемся с «демоном» лично.

«Демон» дал о себе знать буквально на следующий день.

Полеты начались по плану.

Отрабатывали «петлю».

Арцеулов находился еще в воздухе, когда унтер-офицер Червинский на «Ньюпоре XI» вдруг сорвался в штопор.

Константин Константинович посадил самолет, когда все было уже кончено.

«Ньюпор XI» Червинского рухнул с высоты тысяча пятьсот метров.

За несколько дней до этого при подобной же аварии погиб унтер-офицер Корнейчук. Теперь вот — второй случай.

— Жив! — донеслись крики.

Это было похоже на чудо.

Искалеченного пилота отнесли в госпиталь. К вечеру он едва мог говорить, но сразу потребовал, чтобы к нему призвали Арцеулова.

— Что было, — невнятно говорил раненый летчик, — так одна странность... Может, оно неважно...

— Все важно, все, — быстро, даже как-то жадно сказал Арцеулов. — Любая мелочь. Ты только не волнуйся.

— Рули не действовали... — продолжал Червинский. — Совсем. Самолет только вращался носом вниз. Сколько ни старался его вытянуть, он лишь усиливал вращение. Так и упал.

— Всё, отдыхай. — Арцеулов встал, прикусывая губу. Сообщенное показалось ему чрезвычайно интересным.

До сих пор никто толком не в состоянии был поведать оставшимся на земле — что, собственно, происходит, когда самолет срывается в штопор.

«Ну вот что. — Арцеулов посмотрел в темное, усеянное звездами небо. — Я как-никак начальник отделения летчиков высшей квалификации — истребителей! Кому, как не мне, выяснить, что такое штопор и как победить его?»

У него появилась идея, которая утверждалась и крепла с каждым днем.



Встречный поток воздуха обтекает попавший в штопор самолет под слишком большими углами — снизу и сбоку. Отсюда и неуправляемое «самовращение».

Возможно, для вывода из штопора нужно поставить самолет «по потоку». Педалью руля направления устранить боковое скольжение, а рулем высоты опустить нос самолета.

Арцеулов покачал головой.

Все инстинкты летчика противятся такому решению.

Если нос самолета опускается — его необходимо поднять, отклонив ручку управления на себя. Этому учат с первых дней полета.

— Стало быть, придется себя ломать, — решил он. — Червинский верно описывал: оказался в положении «носом к земле» — и давай тянуть ручку на себя. А надо отклонять ее вперед, от себя. Опустить нос самолета еще ниже. Это раз. — Он загнул палец и посмотрел на него, как будто палец мог сообщить нечто интересное. — Теперь два. Если кренит вправо — двигай ручку влево и наоборот. В штопоре нужно идти крену навстречу: кренит вправо — двигай ручку еще больше вправо...

Он подумал еще немного. Теория представлялась яркой и неожиданной, как... картина.

— Говорить никому не буду, пока сам не попробую, — сказал он. — Господи, а если разобьюсь? Скажут — лихач. Один раз некролог уже печатали... Но кому, как не мне? Я — их командир, а они бьются...

7 октября 1916 года, аэродром в 18 км от Севастополя

Инструктор Арцеулов сел в свой «Ньюпор XXI», внимательно осмотрелся в кабине, надел привязные ремни и скомандовал:

— К запуску.

Самолет поднялся в воздух.

Он быстро набрал около двух тысяч метров. Немного выше, чем обычно летали в школе: фигурные полеты производились в школе на высоте тысячи восьмисот метров.

Все посторонние мысли покинули летчика. Осталось лишь одно ясное осознание своей правоты.

Он заложил вираж, сбавил газ, чтобы потерять скорость, задрал самолет, выключил мотор... Самолет закачался.

Пилот тронул педаль ногой... Самолет свалился на левое крыло — и завертелся в штопор.

Арцеулов не слышал, конечно, как общий вздох — почти стон — ужаса прокатился по аэродрому. Не думал об этом.

Самолет в штопоре. Было до странного тихо, только ветер свистел в расчалках. Все на земле слилось в какой-то опрокинутый конус, и то и дело мелькало здание школы.

Все, как говорил Червинский: на ручке управления исчезло чувство опоры.

Пора.

Арцеулов отдал ручку от себя и сильно «дал ногу», обратную вращению штопора.

Тотчас на рулях появилось давление воздуха.

С земли видели, как после шести витков вращение самолета стало замедляться, приостановилось... и после пикирующего полета «Ньюпор XI» перешел на планирующий спуск и благополучно сел.

Спустя короткое время он приземлился.

— Поздравляем, Константин! — К нему бежали Невдачин, француз Мутак, соратники по школе — Цветков, Егоров...

Арцеулов был очень бледен. Капли холодного пота покрывали лоб. Потом он улыбнулся, и краски вернулись на его лицо.

— С избавлением от неминуемой гибели! — воскликнул Невдачин немного излишне патетически.

— Вы сумасшедший храбрец, но я это уже говорил, — добавил Мутак.

— Нет, нет, это не храбрость, просто расчет, — отбивался Арцеулов. — Да что с вами? Вы разве не поняли? Это не случайность!

— Качать! — кричали вокруг. — Ура!

Арцеулов отбивался, как мог:

— Товарищи, надо будет повторить опыт!

Начальник школы полковник Стоматьев не верил своим глазам, когда прапорщик Арцеулов подал ему рапорт.

— Вы полагаете, необходимо ввести штопор как одну из фигур высшего пилотажа в программу истребительного отделения?

Арцеулов молчал.



Полковник медленно покраснел.

— Вы в своем уме, господин прапорщик? Это только у вас, кажется, девять жизней, как у кошки, а у прочих господ офицеров — всего одна...

— Я несколько раз повторил мой опыт, — сказал Арцеулов. — И готов повторить его еще столько раз, сколько потребуется. Считаю обучение этому приему необходимым.

— Гм. — Полковник задумался. — Я не достаточно хорошо разбираюсь в современном лёте, чтобы судить с определенностью и принимать такие решения единолично. Полагаю, вопрос следует рассмотреть на совете летчиков-инструкторов.

20 декабря 1916 года, летная школа под Севастополем

Полковник Стоматьев кивнул Арцеулову на кресло.

— Садитесь.

Тот сел, все еще настороженный: неурочный вызов к начальству мог означать абсолютно все, что угодно.

— Как известно, я был против назначения штопора в число обязательных фигур, — начал полковник. — Того же мнения придерживались и наши французские коллеги. А ведь именно они построили самолет, который впервые благополучно вышел из этой... гм... безнадежной ситуации! Правда, под управлением летчика русской армии.

Он сделал паузу.

— Что тоже необходимо учитывать.

Арцеулов сделал почти незаметное движение, которое выдало его нетерпение.

Стоматьев кивнул:

— Что ж, рад вам сообщить, господин прапорщик, что вы были правы. Ваша инструкция, которую вы написали для авиационных частей, очень помогла. Я, собственно, хотел вам показать одно письмо. Вот тут летчик Петренко пишет, что он и его товарищи применяют в воздушных схватках, среди других фигур высшего пилотажа, преднамеренный штопор. Таким образом они уходят от артиллерийского огня или от самолета противника. Вот так-то.

Он с торжеством прихлопнул бумаги ладонью.

— Не знаю, будет ли вам повышение в чине за ваши старания, а от меня и от русской авиации вам — благодарность.

Штопор — некогда непобедимый «злой демон» начального периода воздухоплавания — был побежден летчиком русской армии на самолете «Ньюпор».

Продолжение следует.

© А. Мартьянов. 30.01.2013.

48. «Ньюпор» (4): «Мальчик из Шервуда»



— Мы сохранили имя Ньюпора в названии фирмы, — так говорил новый глава компании — Анри Дойч де ла Мерт. — Это же имя будут носить производимые нами самолеты. Сколько бы ни просуществовала фирма, какие бы наименования она ни получала впоследствии, — самолет останется «Ньюпором».

Анри Дойч де ла Мерт, этот истинный энтузиаст развития воздухоплавания, глубоко и серьезно переживал гибель братьев Ньюпор — Эдуарда и Шарля.

— Мы пережили нелегкие времена, — продолжал он. — Недавно нас покинул главный конструктор Франц Шнейдер. Что ж, он гражданин Швейцарии и при всей его одаренности, оставался, очевидно, просто наемником... Его куда больше занимала борьба с Антоном Фоккером за патент на синхронизатор для пулемета, нежели работа в нашей компании. Новый генеральный конструктор, господин Гюстав Делаж, которого я имею удовольствие вам представить, продолжит работу над текущими проектами, — так заключил свою речь перед сотрудниками фирмы де ла Мерт.

Для начала Гюстав Делаж приступил к разработке гоночного полутораплана.

Полутораплан отличался от биплана тем, что верхнее его крыло имело нормальную ширину и находилось над фюзеляжем, а нижнее, размещавшееся под фюзеляжем, при том же размахе было значительно более узким.

Между собой крылья соединялись распорками в форме буквы «V».

Самолет называли «Ньюпор Х».

Именно в эти дни военный министр Александр Мильеран призывал сограждан к созданию воздушного флота:

«Мы должны задаться целью дать нашему отечеству бесчисленные полчища аэропланов для неутомимой охраны наших границ, — гремел министр со всех газетных полос. — Будущая судьба Франции, защита нашей собственной безопасности и чести зависят от этого!»

Делаж не раз обдумывал эти слова.

Каким образом «полчища аэропланов» могут защитить честь Франции?

Самолет может быть разведчиком. Или, положим, корректировщиком артиллерийской стрельбы, если отработать взаимодействие с наземными частями. Возможна также бомбардировка воздушных объектов.

Однако «Ньюпор Х» все-таки оставался в первую очередь спортивным самолетом.

— Есть ли шанс ли переделать его в самолет военный? — поставил вопрос де ла Мерт.

Делаж задумался.

— Возможности подобного использования полутораплана имеются, — ответил он наконец. — У пилота хороший обзор вперед и вниз — поэтому роль разведчика «Ньюпор Х» освоит без труда. Наверное, сможет он выступить и в роли истребителя.

— Каким вы представляете себе бой между двумя самолетами? — продолжал де ла Мерт.
— Как, по-вашему, могло бы протекать подобное сражение?

— Полагаю, нам следует с самого начала отказаться от средневековых фантазий, вроде гири на длинном тросе или пилы на хвосте аэроплана, — предположил Делаж.

— Как насчет бомб, которые сбрасываются на машину противника? — поинтересовался де ла Мерт.

— Звучит как будто современно, но мне кажется, это неэффективно. — Делаж вздохнул.
— Неужели дойдет до войны? Мне отвратительно представить себе, что летательные аппараты будут уничтожать друг друга прямо в воздухе.

— Тем не менее, следует готовиться ко всему, — заключил де ла Мерт. — Хочешь мира — готовься к войне. И так далее.

22 мая 1916 года, район Мауэнвилля, Франция, Западный фронт

Капитан Альберт Болл поднял свой одноместный истребитель «Ньюпор XI».

...Как и предвидели Делаж и Дойч де ла Мерт, спортивный самолет без больших «потерь» смог превратиться в истребитель.

Первым из таковых стал «Ньюпор XI» — уменьшенный вариант самолета «Ньюпор X» — маленький, маневренный.

Этот самолет не имел приборной доски. Немногочисленные приборы — буссоль, хронометр, тахометр и альтиметр — размещались в разных углах кабины. Это заставляло пилота постоянно вертеть головой.

Новый «Ньюпор», одиннадцатый, быстро получил прозвище «бебе», «крошка» — потому что был почти таким же, как его предшественник... только маленьким.

И смертоносным — в умелых руках. Ведь он был создан специально для борьбы с аэропланами противника.

Пулемет «Льюис», установленный на верхнем крыле, стрелял вверх пропеллера. Поскольку дотянуться до пулемета летчик не мог, спуск осуществлялся с помощью гибкого тросика.

Диск вмещал только 47 патронов. Позднее появится девяностошестизарядный — но только позднее.

В ходе боя пилоту то и дело приходилось отстегивать ремни, вставать в кабине и, удерживая ручку ногами, перезаряжать пулемет. В этот момент летчик оставался полностью беззащитным, а мог и просто выпасть из кабины.

Наведение осуществлялось «на глазок» — по следам трассирующих пуль. Что, в свою очередь, вело к перерасходу боеприпасов.

И все-таки это был первый боевой самолет, выпущенный фирмой «Ньюпор», и он хорошо себя показал.

Первая эскадрилья, оснащенная «бебе», приступила к боевым вылетам уже 5 января 1916 года, а через месяц на фронте действовало почти сто таких самолетов.

Капитан Альберт Болл, родом из «робин-гудовского» Шервуда, двадцатилетний красавец с задумчивым лицом, был героем Англии, гордостью своей страны.

В девятнадцать лет он получил летное свидетельство и через три недели уже сражался на фронте.

Сначала — разведка, затем — несколько боев, сбитый змейковый аэростат — «Военный Крест» за боевые заслуги... И снова полеты и сражения.

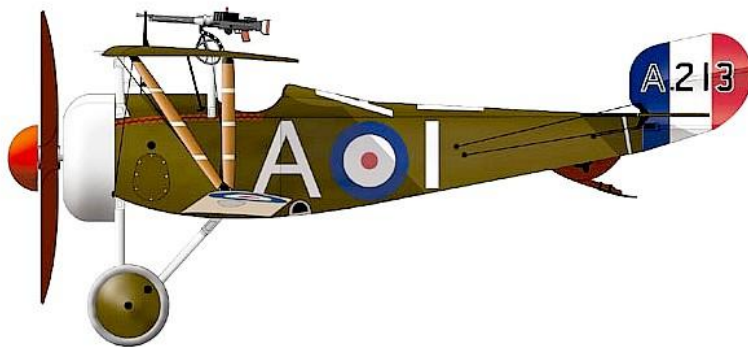
В июне 1916 года он установил на своем самолете одну «хитрую штучку», изобретение механика 11 эскадрильи Королевских ВВС сержанта Фостера.

Еще в середине апреля Фостер взял да установил на самолет своего пилота капитана Купера пулемет «Льюис» на выгнутой направляющей. Таким образом, пилот получил возможность, не вставая с кресла, опускать пулемет вниз и менять диск или передергивать заевший затвор.

В верхнем положении пулемет был отъюстирован с телескопическим прицелом «Олдис», установленным перед кабиной на уровне глаз пилота.

Система Фостера была опробована и оценена по достоинству. Скоро почти все машины французского производства, летавшие в составе английских частей, получили такую.

Сами французы, кстати, ею не пользовались.



Ну и напрасно.

Болл считал, что воевать нужно с максимальной эффективностью. Несмотря на свою молодость, он оставался холодным и расчетливым человеком. Охотничий азарт, ярость битвы, опьянение полетом — все это, казалось, было ему чуждо.

У него имелась боевая задача: произвести разведку, уничтожить вражеский самолет. Остальное, в том числе и личные эмоции, не имело значения.

Ну все, пора. Взлет.

«Ньюпор XI» отрывается от земли.

Первый «гунн» — двухместный «Роланд». Хорошо... Тихий подход, затем — стремительное сближение. «Ньюпор» резко пикирует... Но что это? Немцы сперва насторожились, затем расслабились — англичанин ушел вниз.

Обычно атака происходит сверху. Снизу никто не атакует.

Очередной глупый англичанин.

Но «мальчик из Шервудского леса» был не глуп — напротив, дьявольски хитер и хладнокровен.

Оставаться близко под ускользящим противником в течение времени, достаточного для нанесения удара, — трудно. Но Болл умел это делать.

И вот, оказавшись под противником, он подтащил пулемет вниз по раме и начал стрелять вверх с расстояния в тридцать футов — прямо в незащищенное брюхо вражеского самолета.

А теперь нужно быстро уходить. Подбитый немец начал падать, и хорошо бы не упасть вместе с ним...

Готово. Сверкая крыльями, «Ньюпор» летит дальше.

Боллу не нравилось сражаться в команде. Он любил одиночество. И не потому, что не хотел делиться славой. Во время этой войны славы хватит на всех. Не обязательно даже оставаться в живых, достаточно задержаться на этом свете на пару лет...

Семь «гуннов». Вот это уже плохо. С семьей даже капитан Болл, пожалуй, не совладает. А внизу уже германская территория.

Немцы быстро распознали «Ньюпор» и всей стаей устремились к нему. Со всех сторон, казалось, летели пулеметные очереди.

Болл пристально всматривался в противника, выжидая и прикидывая — как лучше уйти от атаки.

«Прикинуться мертвым», — понял он. Еще одна пулеметная трасса сверкнула совсем близко от его головы. Болл упал лицом вперед и ввел самолет в штопор.

Теперь он был абсолютно спокоен. Каждое мгновение он знал, что следует делать. Время как будто остановилось. Сейчас нужно застыть. А вот сейчас — пора!..

Над самой землей Болл хладнокровно выровнял машину и ушел за линию фронта.

— Сбили? — Немецкие летчики быстро обменивались сигналами, взмахами рук показывали на землю. — Но где он?

— Где-то валяется, — решили они наконец. И принялись спорить о том, на чей счет записать победу над английским истребителем...

Вечером героя разыскивал командир эскадрильи.

— Он, как всегда, в моторе копается, — доложил механик.

И точно, герой был обнаружен в ангаре. Его одежда была вымазана маслом, рукава закатаны, руки черны.

— Мой Бог, в каком вы виде, сэр! — не выдержал командир. — У вас же есть механик для такой грязной работы.

— Мне спокойнее, если я всеотрегулирую, исправлю, проверю и, главное, заряджу сам, сэр, — ответил Болл. — Это привычка.

— Вы неряха, сэр, — строго произнес командир. — Дошло до того, что вы взяли привычку летать без шлема и защитных очков.

— В небесах нет девушек, которые могли бы оценить мой элегантный внешний вид, — усталым голосом ответил Болл. Но поневоле он покраснел.

— Вас отправляют на отдых, капитан, — сказал ему командир после паузы.

Болл молча отсалютовал и продолжил работу.

— Вы... — Командир хотел сказать: «Какой же вы еще мальчик», но вместо этого сказал другое: — Вас опять не видели в столовой.

— Я беру с собой кексы в самолет, — ответил Болл. — Мне так вкуснее. Вы же знаете, сэр, что я живу в воздухе. На земле истребители «гуннов» не попадают.

— Болл, одинокие волки долго не живут, — сказал командир. — Вам лучше бы сражаться в команде.

— Ах, сэр, я люблю мою работу, — спокойно ответил «мальчик из Шервуда».

7 мая 1917 года, район Камбре, Западный фронт

Командир эскадрильи 56 авиакрыла истребителей капитан Альберт Болл снова поднялся в небо.

Недавно он вернулся из отпуска. Самым выдающимся событием этого отпуска газетчики сочли диалог между капитаном Болом, знаменитым английским асом, и английским же премьер-министром.

Встреча произошла на званом обеде. Присутствовали, помимо двадцатилетнего капитана, несколько генералов.

— Что нового на фронте, сэр? — обратился к Боллу премьер-министр.

Болл ответил исторической фразой:



— Приятного аппетита, сэр!

Премьер немного удивился:

— Что я могу сделать для героя Британии?

— Отправьте меня на фронт, — попросил Болл.

И снова начались боевые вылеты, один за другим.

...Надвигалась гроза, однако Болл считал, что вылет вполне возможен. Он поднял самолет в воздух.

Немцы тоже считали, что плохая погода — не настолько плоха, чтобы отсиживаться дома. Двенадцать «Альбатросов» кружили над полем близ Камбре.

— Одиночка-англичанин! Отличная добыча! — вскричал в азарте Лотар фон Рихтгофен, младший брат знаменитого своей кровожадностью «красного барона». — Ату его!

Недаром брат называл Лотара «мясником»...

«Альбатросы» ринулись на Болла. Тот ответил пулеметным огнем, затем поднялся повыше, и туча скрыла его.

— Где он? — Лотар готов был стрелять в то же мгновение, когда появится цель.

Из тучи выпал английский самолет.

— Подбит! — закричал Лотар в восторге. Он испытывал почти экстаз, глядя, как англичанин вошел в штопор и понесся к земле.

Болл не был подбит. Он снова уходил в штопоре — как делал уже не первый раз.

Усталость ли, дурное самочувствие, погода — или просто удача оставила его?

Болл не сумел вывести самолет из штопора. Он едва уловил краем сознания каких-то людей — местных крестьян, — подбежавших к нему и лопатавших на своем смешном французском. Они пытались вытащить упавшего летчика из-под обломков.

Но потом пришел врач, перечислил переломы, постоял секунду и на своем — совсем не смешном немецком — констатировал смерть.

Альберт Болл был похоронен немцами с воинскими почестями. Уже после войны его отец выкупил этот клочок земли, чтобы поставить сыну памятник.

© А. Мартьянов. 30.01.2013.

Продолжение следует.

49. «Ньюпор» (5): Раздевающийся самолёт



14 июля 1917 года, Исси-ле-Мулино

Густав Делаж никогда не задумывался над тем, что ему, в сущности, уготована выдающаяся роль в истории фирмы «Ньюпор»: он вел ее самолеты сквозь величайшую войну, которая когда-либо потрясала Европу.

Слишком уж был он поглощен основной своей задачей: разработкой все новых и новых самолетов.

До сих пор это были версии «Ньюпора Х» — полуторапланы.

«Ньюпор 28» должен был стать первым самолетом фирмы «Ньюпор» с двухлонжеронной конструкцией как верхнего, так и нижнего крыльев. Полноценным бипланом.

Вообще-то задача формулировалась «по-детски» просто: сделать самолет лучше «Фоккера». Лучше «Альбатроса». В общем, построить машину, на которой можно будет побить германцев.

«Двадцать восьмой» «забрал себе» уже испытанные на других моделях Делаж новшества: фюзеляж округлого сечения, имевший фанерную обшивку передней части и

полотняную — хвостовой; скругленные стабилизатор и киль с деревянным набором и фанерной обшивкой. Вместо V-образных крыльевых стоек — наклонно-параллельные.

Теперь — вооружение. Из чего, собственно, предстоит немцев бить.

— Я хочу установить два пулемета «Виккерс», — заметил конструктор, когда испытания закончились, и летчик благополучно покинул кабину.

На первой, опытной, модели стоял лишь один — по левому борту. Делаж сделал пометки у себя в блокноте.

— Да, два пулемета лучше, — повторил он задумчиво. — Времени мало, господа, — он обратился к собравшимся на аэродроме сотрудникам фирмы, пилотам, механикам. — Мы обязаны помочь нашим летчикам, сражающимся сейчас за Францию!

12 марта 1918 года, Париж

— Мне жаль огорчать вас... — В приемной у военного министра пахло хорошим одеколоном, а карта с воткнутыми в нее флажками имела нарядный вид. — Нам известны ваши заслуги перед отечеством.

Делаж хмуро смотрел на свои руки. Он ожидал неизбежного «но».

И это «но» прозвучало.

— Но, — военный министр поднял палец, — мы вынуждены отозвать заказ из вашей фирмы. Наши летчики хорошо освоили истребитель SPAD VII. Они не хотят переучиваться на «Ньюпор 28».

— Но с начала года наши самолеты на фронте и, кажется, неплохо себя зарекомендовали, — начал было Делаж.

— Мсье, мне жаль вас огорчать, — повторил военный министр, — но нарекания к нему большие. Кабина тесная, система управления мотором неудобная — что неудивительно, учитывая все прелести «Гнома». Имеются дефекты топливной системы — а пожар в воздухе, знаете ли...



— Но мы же устранили... — опять попытался было заговорить Делаж.

— Я еще не закончил, мсье! — грозно произнес военный министр. — У меня лежит пачка рапортов об авариях. При затяжном пикировании обшивка верхнего крыла вашего самолета отрывается. Поэтому французским эскадрильям рекомендовано использовать «Ньюпор 28» исключительно для тренировок. С вооружения мы их снимаем. Это не обсуждается.

Делаж вышел из кабинета совершенно раздавленным.

Он понимал, что при таких обстоятельствах крах фирмы неизбежен.

— Мистер Делаж? — Его остановил высокий, худощавый человек, непростительно молодой, с очень светлыми, прищуренными глазами. — Я военный атташе САСШ... Я слышал, у вас появились «бесхозные» самолеты?

— Слухи расходятся быстро, — угрюмо ответил Делаж. — А уж военные в этом отношении далеко опередили любую старую деву.

Американец рассмеялся:

— Меня восхищает манера французов шутить, даже когда дела идут плохо. Однако надеюсь, скоро все исправится. Я хотел бы поговорить с вами об этих самолетах. Нашей Первой истребительной авиагруппе не помешало бы... скажем, шестьсот «Ньюпоров 28». Как вы полагаете?

19 мая 1918 года, район базирования 94-й истребительной эскадрильи, Западный фронт, Франция

— Как думаешь, долго мы будем торчать в Туле? — спросил Алан Уинслоу.

— Сколько прикажут, — не задумываясь, ответил Рауль Лафбери.

Лейтенант Уинслоу вздохнул:

— В апреле было скучно. Почти не летали.

— В апреле вы с Кэмпбеллом сбили «Альбатрос», — напомнил Лабфери. Сам он считался асом и числил за собой немало воздушных побед.

— Французы считают, что «Ньюпор 28» лучше немецких истребителей, — продолжал Уинслоу. — По маневренности и скороподъемности, наверное, — да. Пока мы тут патрулируем да изредка перехватываем разведчиков, этого толком не выяснишь.

— Ну, мы еще аэростат над линией фронта уничтожили, — напомнил Лабфери.

— По машинам! — раздался приказ.

— Началось, — обрадовался Лабфери.

Он поднял самолет, и скоро увидел внизу Тул, а затем — поля и редкие кудрявые рощи.

Блеснула лента реки. «Ньюпор» повернул. «Альбатросы»! Двое, как и обычно. Воздух расчертили пулеметные трассы. Лабфери направил самолет в хвост одному из них, и в этот момент «Ньюпор» вспыхнул.

Уинслоу, мчавшийся на выручку майору Лабфери, мог теперь только смотреть, как падает самолет американского аса...

«Альбатросы» уже приближались, и Уинслоу ушел от них в резком пикировании.

Он увидел то, чего видеть не хотел бы ни один пилот «Ньюпора»: как срывает обшивку крыла.

Нужно садиться. Дотянуть до своей стороны и сесть. Уинслоу помнил, как не повезло другому летчику — Джеймсу Холлу: он потерял обшивку и плюхнулся на немецкой стороне.

Несколько раз расцвели «букетами» на земле зенитки. К счастью, промахнулись: использовать пресловутую маневренность «Ньюпора 28» сейчас бы не удалось, самолет разрушался.

Все. Касание.

«Ньюпор» пробежал по земле, подскочил несколько раз, ткнулся... Шасси подломились, крыло окончательно развалилось.

Уинслоу выбрался и упал на землю, просто радуясь тому, что находится на твердой почве.

Самолет, летчик, земля — все вокруг было залито маслом. «Прелести» мотора «Гном» давали себя знать...

2 июня 1918 года, Исси-ле-Мулино

— Разумеется, все пожелания летчиков будут немедленно учтены! — Делаж разволновался, когда американский военный атташе лично привез ему рапорты.

— Мы хотим обратить ваше особое внимание на тот факт, что велики небоевые потери техники, — заметил американец. — Поломки при вынужденных посадках. Недостатки топливной системы, которая может загореться в самый неподходящий момент. Хотя трудно определить подходящий момент для пожара топливной системы... Но самый «выдающийся» дефект, мистер Делаж, — ваш самолет имеет неприятную манеру раздеваться.

— Вы говорите о разрушении обшивки крыла? — нервно уточнил Делаж.

— С самолетом Джеймса Мейснера это произошло дважды, — атташе пролистал рапорты, — Эдвард Риккенбакер претерпел таковой ущерб однажды. Джеймс Холл из-за этого попал в плен. Были и другие случаи. Вы уж проследите, сэр, чтобы ваши самолеты больше не раздевались перед противником.

14 июля 1918 года, Западный фронт, Франция, расположение 95-й истребительной авиаэскадрильи САСШ

— Говорят, скоро нас пересадят на «SPAD», — заметил лейтенант Чарльз Миллер.

Лейтенант Джеффри Хант поморщился:

— Только не это! Отобрать наши любимые «Ньюпоры» и посадить на какие-то железяки!..

Лейтенант Риккенбакер хмыкнул:

— Сейчас мы летаем на переделанных «Ньюпорах 28», а раньше как было — на старых? Те такие фортели выкидывали!.. Рассказать, как моя машинка разделась прямо перед «Альбатросом»?

Все засмеялись: Риккенбакер возвращался к этому повествованию неоднократно, всегда уснащая его новыми, не вполне пристойными эпитетами.

— А если серьезно, — добавил он, когда смех утих, — я считаю, что «двадцать восьмой» ничем не уступает «Фоккеру» — при лучшей скороподъемности и маневренности. И превосходит любой «Альбатрос» — по всем параметрам. «Пфальцу» проигрывает лишь в скорости на пикировании.

Он помолчал и сказал немного другим тоном:

— Конечно, существуют и другие мнения. Никого не стану разубеждать. У нас в эскадрилье многие недовольны «Ньюпором», что правда — то правда. А мне эта машинка жизнь спасала. Я на ней шесть немцев сбил.

— Возвращаются. — Миллер встал, всматриваясь в небо.

Возвращались пилоты, уходившие на задание к линии фронта.

На патрулирование вылетало обычно шесть самолетов.

— ...Четыре, пять, — считал Миллер. — Кто не вернулся?

Они побежали к самолетам.

Погиб лейтенант Квентин Рузвельт.

Это был сын двадцать шестого президента САСШ. Его сбили над линией фронта, и только позднее, из газет, узнали имя немецкого летчика: унтер-офицер Карл Эмиль Грёпер.

1 августа 1918 года, Западный фронт, район Фере-эн-Тарденуа

Восемнадцать истребителей «Ньюпор 28» из Двадцать седьмой эскадрильи поднялись в воздух.

Это был последний боевой вылет «Ньюпоров»: пришел приказ о перевооружении. Американцы вслед за французами пересаживались на «SPAD».

— Ненавижу переучиваться, — ворчал Миллер. — Только-только привыкнешь к самолету...

— «SPAD» надежнее, — возражал ему лейтенант Чарльз Сандс. — Обидно погибнуть только потому, что у противника техника лучше.

— Еще вопрос, что лучше, — проворчал Миллер.

«Фоккеры», как всегда, появились стаяй и атаковали. Такие сражения — с участием множества самолетов — назывались «собачьими схватками».

Сандс привычно поднялся выше «Фоккера», затем сделал маневр и зашел к нему в хвост.

Несколько очередей, и немец загорелся.

В тот же миг «горох» рассыпался по самолету Сандса. Еще одна очередь, толчок — и «Ньюпор» вспыхнул.

...Вечером Миллер грустно сказал:

— Сандс хотел получить «SPAD» и погиб на «Ньюпоре». А я хотел бы и дальше летать на «Ньюпоре», но, похоже, войну закончу на самолете «SPAD»...

В этот день эскадрилья потеряла шесть самолетов и трех летчиков.



1 марта 1919 года, Мендоса-Сантьяго де Чили

Винсенте Сантос Альмоасид остановился перед «Ньюпором 28», чтобы фотограф мог запечатлеть его на фоне самолета.

Альмоасид служил во французском Иностранном легионе, а затем и во французских ВВС. Бизнесмен, пилот, спортсмен, азартный человек, он пожелал принять участие в Великой войне, а когда боевые действия закончились, купил самолет и доставил его в Аргентину — к себе на родину.

Он еще не решил, как будет использовать эту машину. Возможно, имеет смысл наладить почтовые перевозки. Это — золотая жила.

Но для этого нужно научиться летать через Анды.

Лейтенант Питер Занни успешно пролетел от Эль-Паломар до Маар дель Плата. Капитан Антонио Пародии поднимался на высоту в шесть с половиной тысяч метров. Для покорения Анд все готово.

Альмоасид решил лично вести принадлежащий ему «Ньюпор». Хорошо ведь лично установить рекорд и войти в историю!

Но Анды не пожелали покориться летчику Первой мировой. Сильный ветер, проблемы с высотой... Альмоасид вернулся.

Снова фотографии...

Не теряя присутствия духа, Альмоасид сказал репортерам:

— На войне меня научили: для достижения победы не обязательно бежать прямо на пули. Можно отступить и затем атаковать новыми силами.

— Вы не отступите? — наседали репортеры.

— Боюсь, время героев-одиночек заканчивается, — уклончиво отвечал Альмоасид.

28 марта 1919 года, Аргентина

Теперь для покорения Анд был сформирован авиаотряд. К делу подключились военные.

Самолет Альмоасида был «мобилизован», к нему присоединились еще два — «Ансальдо SVA».

— К вылету готов! — доложил лейтенант Матьенцо.

Для перелета он выбрал «Ньюпор 28».

— Сильный ветер, снег, лейтенант! — сообщил диспетчер. — Погода не слишком подходящая.

— Нам придется возить почту при любой погоде, — ответил лейтенант. — Не говоря уж о военных заданиях. Я вылетаю.

«Ньюпор» поднялся в небо.

Альмоасид проводил глазами свой самолет и пожелал ему удачи.

...Тело летчика обнаружили лишь в ноябре в двадцати километрах от поселка Лас Куэвас.

А обломки самолета в горах на высоте четырех с половиной тысяч метров отыскивались в феврале 1950 года и были перевезены в музей авионавтики в Буэнос-Айресе.

«Ньюпору 28» так и не удалось покорить горные вершины.

© А. Мартьянов. 30.01.2013.

50. Отец германских истребителей



Линейка истребителей «Альбатрос» из штафеля Бёльке.

1 октября 1915 года, поезд, идущий к линии фронта, Франция

Лейтенант Освальд Бельке привык к тому, что на него оборачиваются. Он был своего рода знаменитостью — летчиком, которому удалось сбить целых четыре самолета противника!

— Позвольте? — Рядом с Бельке появился молодой человек в военной форме.

Бельке сидел за столиком в вагоне-ресторане. Поезд бежал по территории Франции, направляясь к линии фронта.

Лейтенант приветливо кивнул молодому человеку:

— Прошу вас.

На вид тому было лет двадцать. Типично германское лицо — светлые глаза, правильные черты.

— Вы ведь лейтенант Бельке? — продолжал молодой человек, тут же воспользовавшийся приглашением. — Позвольте представиться: барон Манфред фон Рихтгофен. Моя мечта — стать летчиком, как вы.

Бельке чуть улыбнулся:

— Нет ничего невозможного.

И тут молодой Манфред выпалил:

— Как вы делаете это? Как вы их сбиваете?

Бельке засмеялся:



— Ничего особенного: подлетаю к противнику поближе, хорошенько прицеливаюсь — и бац! Он сбит.

Рихтгофен покачал головой:

— На тренировках я пытался... Но мои условные противники продолжали летать как ни в чем не бывало.

— Какой у вас самолет? — серьезным тоном спросил Бельке.

— Моноплан Фоккера, — ответил Рихтгофен. — Eindecker — «самолет с одним крылом».

— Думаю, времена монопланов подходят к концу, — сказал Бельке. — Они не могут быть настоящими соперниками бипланам. Скоро мы все перейдем на Doppeldecker — «самолет с двойным крылом».

— Но ведь и вы летаете на «Айндеккере», — возразил Рихтгофен. — На моноплане Фоккера. Не так ли?

— Все меняется слишком быстро, — ответил Бельке.

18 июля 1916 года, Западный фронт, Франция

Командующий полевой авиацией полковник Герман фон дер Лиз-Томсен стоял перед своей походной палаткой — огромным сооружением из полотна с развевающимся флагом перед ним, — заложив руки за спину и оглядывая зеленые луга взглядом хозяина.

— К вам лейтенант Освальд Бельке, Herr Chef des Feldflugwesens, — обратился к нему адъютант.

Полковник благосклонно кивнул.

Знаменитый ас вернулся на фронт после отпуска. Он заслужил эту передышку — к началу лета шестнадцатого года Бельке сбил уже девятнадцать самолетов противника. Во всяком случае, так значится во всех официальных рапортах.

Очень хорошо. Фатерланду нужны герои.

— Господин полковник, — обратился к командующему Бельке, — я изложил свои соображения письменно... Но, боюсь, как боевой летчик я не слишком хорошо владею пером...

— Не прибедняйтесь, — улыбнулся фон дер Лиз-Томсен. — Уверен, вы пишете так же метко, как и стреляете. Однако я с удовольствием выслушаю ваши соображения.

Они начали прогуливаться перед палаткой.

Освальд Бельке заговорил:

— Я долго раздумывал над тем, как нам эффективнее использовать наши истребители, и пришел к выводу: необходимо собрать их в единый кулак и использовать не только для обороны, но и для наступления.

Командующий нахмурился.

Бельке коснулся одной из самых болезненных тем: в количественном отношении германская авиация постоянно уступала союзнической.

Это прискорбное обстоятельство диктовало Германии, по необходимости, оборонительную авиационную доктрину. Монопланы Фоккера преимущественно занимались сопровождением двухместных самолетов-бомбардировщиков. Вступать в единоборство с самолетами-разведчиками противника разрешалось только «в свободное от работы время».

Другое дело — британцы. Командование их Королевского воздушного корпуса неизменно стремилось к наступательным действиям. Англичане искали немецкие самолеты и атаковали их, едва лишь видели.

— Мне кажется, с появлением у нас новых самолетов, бипланов «Альбатрос», мы можем перейти к более агрессивным действиям, — настаивал Бельке.



Освальд Бельке у своего «Альбатроса» D III D.386/16. Особой маркировки самолет не имеет. Бельке погиб на этой машине.

— Как вам это представляется? — осведомился командующий.

— До сих пор истребители оставались вспомогательными самолетами, — начал объяснять Бельке. — Мне кажется... Да что там, я убежден! — спохватился он. — Да, я убежден в том, что мы лучше послужим отечеству, если соберем истребительную авиацию в крупные истребительные подразделения и начнем самостоятельную охоту на врага.

— И как вы предлагаете назвать эти подразделения? — прищурился полковник. — «Охотничьи эскадрильи»?

— Почему бы нет? — вскинулся Бельке. — Jagdstaffel — вполне подходящее наименование. Сокращенно — Jasta. Людям должно понравиться. А кроме того, — прибавил он, — эти подразделения могут использоваться и для обороны. Двухместные самолеты не пострадают — истребители по-прежнему будут их сопровождать.

— Действуйте, — после короткого размышления ответил командующий. — Для этих Jastas рекомендую отбирать наиболее агрессивных, активных молодых летчиков. И самолеты...

Он задумался. Лучшим был, несомненно, «Альбатрос» — достойный ответ германского конструктора Роберта Телена на вызов английских и французских аэропланостроителей.

«Альбатрос» был исключительно чистым — в отношении аэродинамики — самолетом: плавные обводы фюзеляжа нарушали лишь выступающие между винтом и кабиной радиаторы.

А использование двигателя жидкостного охлаждения позволило снизить лобовое сопротивление самолета.

По маневренности этот «Доппельдеккер» вполне мог сравниться с «Ньюпором» или «Де Хевилендом». А превосходство в скорости и скороподъемности позволит немецким летчикам навязывать противнику условия поединка, время и место схватки.

Одним из принципов таких поединков было — стараться начать бой над территорией, занятой немецкими войсками. Это повышало шансы немецкого летчика — в случае аварийной посадки. И сводило на нет все шансы англичанина или француза.

— Полагаю, будет разумным, — продолжал командующий, — направлять в истребительные эскадрильи летчиков, уже имеющих опыт полетов на многоместных самолетов. Такие пилоты уже знакомы со всеми возможностями двухместных машин и, следовательно, прекрасно изучили противника.

— Британцы, как стало известно, готовят своих летчиков-истребителей сразу на одноместных машинах, — заметил Освальд Бельке. — А не переучивают.

Командующий повысил голос:



Стефан Кирмайер стал командиром Jasta 2 после гибели Бёльке. Кирмайер летал на этом «Альбатросе» D II с фюзеляжем красно-коричневого цвета. Некоторые летчики 2-го штафеля писали на фюзеляжах самолетов свои инициалы («Ho» - Хонне, «Vi» - Бюттнер), самолет Кирмайера имел всего лишь узкую черную полосу вокруг фюзеляжа. Между стойками бипланной коробки закреплена черно-белая лента командира штафеля, такая же лента имела на истребителе Бёльке.

— А мы будем переучивать! Я хочу, чтобы наши истребители имели хотя бы минимальный боевой опыт. Мы не можем позволить себе разбрасываться людьми и самолетами.

Они помолчали.

— Полагаю, я начну с добровольцев, — проговорил Освальд Бельке и вспомнил молодого барона, с которым познакомился в поезде. — И что-то подсказывает мне, что в добровольцах недостатка не будет.

...Казалось бы, совсем недавно Германия радовалась своему объединению. Столетиями разобщенная, разбитая на отдельные княжества страна вновь стала единой. И диалекты, на которых говорили живущие в разных княжествах немцы, устремились в единую реку немецкого языка.

И тем не менее при формировании истребительных эскадрилий — die Jastas (слово сразу прижилось) — старались следовать именно территориальному принципу. «S» в названии указывало на преобладание саксонцев, «W» — выходцев из Вюртемберга, «B» — баварцев... Хотя — и это тоже следует отметить — большинство летчиков были родом из Пруссии.

Соперничество между германскими «землями» сохранялось: в эскадрилье с литерой «S» не обязательно служили одни только саксонцы, но уж пруссаков там точно не сыщешь: любви между этими княжествами никогда не было.

Пруссаки летали только в составе Королевских прусских подразделений. По крайней мере, так обстояли дела поначалу.

И ничего с этим не поделаешь...

20 августа 1916 года, Западный фронт, Франция, расположение Jasta-2

Командир Второго ягдтстаффеля вытянулся, приветствуя командующего.

Фон дер Лиз-Томсен пожал ему руку.

— Рассказывайте, — попросил он. — И показывайте. Говорят, у вас уже появились первые герои-асы?

Бельке скромно потупился.

— Сперва мы хотели бы поделиться нашими соображениями касательно тактических приемов боевого применения немецких истребителей, собранных в ягдтстаффель.

— Кто автор? — благосклонно улыбнулся командующий.

— Командиры и самые инициативные из пилотов, — ответил Бельке. — Мне бы не хотелось, чтобы все заслуги были приписаны исключительно мне... Итак, мы предлагаем следующее: наша основная задача — дежурство на аэродроме. Как только наблюдатели сообщают нам по телефону о пересечении линии фронта самолетами противника, мы поднимаемся в воздух. Таким образом, сражение будет проходить преимущественно над нашей территорией.



— Хорошо, — кивнул командующий. — Однако не получится ли так, что союзники успеют сбросить бомбы прежде, чем вы их перехватите?

— Чтобы этого не произошло, эскадрильи должны базироваться как можно ближе к линии фронта, — отозвался Бельке. — Для перехвата нам потребуется всего несколько минут. Способ атаки выбирает командир, Staffelführer, — и он же возглавляет атаку. Остальные прикрывают его от возможных атак. Таким образом, в случае нападения группы самолетов в бою принимают участие все летчики стаффеля, а при атаке одиночного аэроплана достаточно одного командира.

— Не хочу этого произносить, но... если командир будет подбит? — спросил фон дер Лиз-Томсен.

— В таком случае его заменяет пилот второго корабля — и так далее, — ответил Бельке.

Четкая организация показалась командующему более чем разумной. Правда, при таком положении дел одерживать победы разрешалось лишь асам. Но летчики часто погибали, их место занимали новые — а славы хватит на всех.

Осенью 1916 года Бельке — командир Jasta-2 — уже одержал семь новых побед. Его подчиненные все еще «топтались на пороге» в ожидании, когда им позволят совершать подвиги.

Бельке лично отбирал их: Манфред фон Рихтгофен, Эрвин Бёме, Макс фон Мюллер, Макс Иммельман, Отто Гене...

— Летчиками я доволен и будущих героев мне хватает, — сказал под конец Бельке командующему, — но у нас очень мало самолетов: два биплана Фоккера и один «Альбатрос».

— Будут еще, — обещал командующий.

28 октября 1916 года, Западный фронт, расположение Jasta-2 (район Камбре)

Три германских самолета поднялись по тревоге. Такие вылеты стали уже привычными.

Стаффель возглавлял командир — Освальд Бельке. За ним летели Рихтгофен и Бёме.

Вскоре все трое увидели несколько британских самолетов, и первый из англичан атаковал Бёме. Бельке выпустил в неприятеля очередь, и британец задымил.

— Подбит? — жестом спросил Бёме, но Бельке покачал головой: англичане нередко прибегали к хитрости — пускали дым, а когда соперник расслаблялся — наносили смертельный удар.

Но сейчас, похоже, англичанину было не до трюков — он изо всех сил тянул самолет к линии фронта. Ну еще бы, кому охота падать на окопы врага! Там уже готова «теплая встреча».

Внезапно от самолета — это был Сопвич «Страттер», как ясно видел Бельке, — отвалилось крыло, и машина перешла в беспорядочное падение.

На место одного подбитого британца поспешили еще два. Оба набросились на командира. Бельке находился ниже «Де Хевилендов» и не мог как следует отбиться от них, поэтому отвернул.

В этот момент британцев атаковал Бёме.



Бельке не мог допустить, чтобы подчиненный отобрал у него славу, и, поднявшись выше, сам набросился на врага.

У первого «Де Хевиленда» был пробит топливный бак. Бельке ясно видел лицо летчика, залитое кровью и похожее на маску. Самолет англичанина пошел на снижение. Бельке успел увидеть, что тот благополучно сел... и тотчас был схвачен германской пехотой.

Бельке снова развернул самолет, чтобы разделаться со вторым «Де Хевилендом».

Бёме, раззадоренный удачной двойной атакой, сделал то же самое.

И два самолета Jasta-2 столкнулись в воздухе...

Они лишь соприкоснулись, но этого оказалось достаточно: когда две машины идут на такой огромной скорости, при малейшем их контакте происходит сильнейшее сотрясение.

Самолет Бельке был сильно поврежден и начал падать.

Бёме летал вокруг него кругами, словно пытаясь задержать падение.

Рихтгофен изумленно смотрел на происходящее. Сначала ему казалось, что Бельке просто садится, но тут самолет командира начал разваливаться на части... Теперь «Альбатрос» стал неуправляемым и просто падал.

Бёме все так же кружил возле него, и даже просто наблюдая за самолетом можно было понять, в каком отчаянии летчик.

Затем грянул взрыв.

Освальд Бельке погиб.

Эскадрилья тяжело переживала смерть «отца ягдтстаффелей» — Освальда Бельке.

— Удивительно, — сказал Манфред фон Рихтгофен, когда командира провожали в последний путь, — все, кто был знаком с Бельке, считал себя его единственным

настоящим другом. Каждому казалось, что именно его Бельке любит больше, чем всех остальных. У него совершенно не было личных врагов. Со всеми он был одинаково доброжелателен, ни для кого не делал исключений.

Кругом молчали. Все знали, кто был тем единственным, по-настоящему близким к Бельке человеком, — тем, кого погибший особенно выделял.

Это был Эрвин Бёме, ставший по случайности причиной его гибели.

— На все Божья воля, — заключил Рихтгофен, чувствуя, что горло у него перехватывает рыданием, — таково единственное утешение души во время войны.

© А. Мартьянов. 03.02.2013.