

Сергей Калашников

ВНИЗУ НАШ ДОМ



ВОЕННАЯ ФАНТАСТИКА

Военная фантастика (АСТ)

Сергей Калашников

Внизу наш дом

«АСТ»

2017

УДК 821.161.1-312.9
ББК 84(2Рос=Рус)6-445

Калашников С. А.

Внизу наш дом / С. А. Калашников — «АСТ», 2017 — (Военная фантастика (АСТ))

ISBN 978-5-17-104650-7

Может ли летчик-испытатель повлиять на судьбу государства? Если он второй раз проживает свою собственную жизнь, зная наперёд многое из того, что произойдёт в будущем, – то может. 1934 год. Ему снова одиннадцать лет, и с ним знания человека, увлечённого авиацией на протяжении полувека.

УДК 821.161.1-312.9
ББК 84(2Рос=Рус)6-445

ISBN 978-5-17-104650-7

© Калашников С. А., 2017
© АСТ, 2017

Содержание

Глава 1. Всплеск памяти	6
Глава 2. И как мне с этим жить?	10
Глава 3. Терзания продолжают	14
Глава 4. Я вызвал некоторый интерес	18
Глава 5. Меня прёт от гордости	21
Глава 6. Озадаченная	24
Глава 7. О духовном	27
Глава 8. О мирском	31
Глава 9. Спокойное ласковое лето	35
Глава 10. Дождлся	38
Глава 11. Николай Николаевич и Валерий Павлович	41
Глава 12. Отпуск	44
Глава 13. Продолжение отпуска	48
Глава 14. Всё ещё отпуск	51
Глава 15. Окончание отпуска	54
Глава 16. Как мне аукнулся отпуск	57
Глава 17. Жизнь-жестянка	62
Глава 18. Снова командировка	66
Конец ознакомительного фрагмента.	69

Сергей Александрович Калашников
Внизу наш дом
Роман

*Выпуск произведения без разрешения издательства считается
противоправным и преследуется по закону*

© Сергей Калашников, 2017

© ООО «Издательство АСТ», 2017

Глава 1. Всплеск памяти

Все когда-нибудь возвращались в прошлое. Во снах или грёзах. Или перебирая в памяти дела минувших дней. Дело обычное. Но со мной это произошло иначе.

Лето. Не просто лето, а жуткое пекло. Хотя на календаре пока весна. В тени явно за тридцать с хорошим гаком. Пыльный, но тенистый переулок, в который свернул с мощенной Пироговской, вывел меня к кассам первого класса железнодорожного вокзала. Пройдя через здание, я вышел к трамвайному павильону, чтобы сесть на трамвай, который довезет меня до цели моей поездки. По Водопроводной в тени пятнистых платанов тащился старый, еще «бельгийский» трамвай. Со стороны солнца он был занавешен парусиной. Даже на небольших поворотах визжал и ныл тормоз. Медленно проползали назад ограда христианского кладбища с одной стороны и тюремный замок с другой. Остановка. Всеобщее внимание пассажиров привлекла будка квасника. Это – рундук под двускатной крышей на двух столбиках. Снаружи он выкрашен зеленой масляной краской, а внутри – такой же густой и блестящей – белой.

Развернувшись к пассажирам, ватман¹ устало произнес:

– Ну так шо, квас пьем?

Отвечая вопросом на вопрос, дородная женщина, энергично обмахиваясь веером, ответила, при этом упорно смотря на улицу:

– Ви таки хотите привезти на конечную не живых людей, а вяленое мясо! Будьте так любезны, принесите даме большой стакан!

То, что вокруг – реальность, я понял отчетливо, потому что сон вылезает из подсознания, из тех дебрей, в которых разум недавно блуждал наяву. В мои-то годы понимаешь это ясно. А тут – взрывная импровизация на тему давным-давно забытого случая. Мне наступили на ногу. Сделала это очень красивая девушка старше меня считанными годами. Кыз-бала – говорят про таких на Востоке. Чуть-чуть взрослее, чем совсем девочка, хотя всё женское уже при ней.

Так вот – я сразу вспомнил и её, и каблук её ботинка, потому что довольно долго был в неё влюблён. И только смерть разделила нас. Не супругами мы были, не любовниками, а хорошими товарищами. Разве что я сох по ней. Но как же это было давно!

Вместо того чтобы шумно возмутиться, я охнул, посмотрев на предмет своих будущих вздыханий незамутнённым страстью взглядом. Ума не приложу, что он выражал. Каблук ботиночка – это вам не шуточки. Больно! Но я сдержал то, что от всего сердца хотел высказать, и только поморщился. В прошлый раз, лет восемьдесят тому назад, крепко ругнулся и приготовился дать ей леща, но остановился. А сейчас даже рта не раскрыл. Произошло это не из-за всплеска понимания, что произойдёт с нами в будущем, а из-за тонкого аромата касторового масла, исходившего от неё.

Назвать этот запах столь возвышенно способен только тот, кто в прошлом всласть поковырялся в моторе «Рон» с вращающимися цилиндрами. Про это сейчас мало кто помнит, но на самолёте У-1 был установлен именно такой. И им, этим самым мотором, от неё уловимо веяло – авиационным двигателем, окончательно и бесповоротно устаревшим к настоящему моменту.

Моему нынешнему настоящему.

Закончена высадка из вагона на слегка расширенную в этом месте насыпь трамвайных путей, и мы шагаем в сторону построек аэроклуба. Год на дворе одна тысяча девятьсот тридцать четвёртый, мне одиннадцать лет, и я сегодня сбежал из детдома. Не насовсем сбежал – посмотрю на самолёты и вернусь обратно, за что обязательно буду наказан.

Только всё не так просто. На самом деле мне восемьдесят семь лет – я дожил до две тысячи десятого года. Хотя уверен, что здесь и сейчас находится не тот состарившийся ветеран,

¹ Так в Одессе называли водителей трамваев.

а уже немаленький мальчик, полный энергии, задора и любопытства. В сей момент неожиданно понявший, что знает ответы на все вопросы... ну да, личность человека – это его память. Эта память и возникла внезапно в голове воспитанника детского дома – сорванца, забияки, но в целом, не такого уж плохого паренька. Меня. Александра Субботина.

Прикольно, знаете ли, поглядывать на покачивающиеся бёдра идущей впереди Шурочки и знать наперёд всё, что произойдёт с нею в будущем. Через три года я в неё влюблюсь и, чтобы казаться взрослее, сразу вступлю в комсомол. А ей тогда как раз стукнет восемнадцать... или девятнадцать. Она выйдет замуж за Саню Батаева – мне, четырнадцатилетнему тайному воздыхателю, не на что надеяться рядом с таким красавцем. Он погибнет в сорок втором на штурмовике от зенитного снаряда. А в сорок третьем «фоккер» очередью из пушек развалит прямо в воздухе истребитель Шурочки.

Ну а я буду участвовать в Берлинской операции уже на Пешке, на которую пересяду со штурмовика после очередного ранения. Хотя начну воевать истребителем. Знаете, сбивали меня много раз, но исключительно зенитки – я был очень хорошим пилотом. Только... задачи нам ставили подчас убийственные. Чайку-то мою тоже срезали во время штурмовки переправы.

И всё это я знаю, и о своём будущем, и об этой пятнадцатилетней девчонке в день знакомства, любуясь на её грацию и изящество взглядом отца троих детей и деда семи внуков. В подсчёте правнуков могу ошибиться – много их у меня. Хотя нет – это только в воспоминаниях, а на самом деле – всё ещё впереди.

Итак, появившаяся память о будущем – это довольно интересно. Вот сейчас я впервые в жизни появлюсь в аэроклубе, зная по именам добрую половину учлётов и поголовно – весь технический персонал – среди них я «вращался» довольно долго, ожидая, когда подрасту настолько, что меня допустят до полётов. Сейчас повторить предыдущий вариант будет очень сложно чисто психологически. Впрочем, в том, произошедшем² случае я обругал Шурочку, когда она сегодня наступила мне на бутс. Путаюсь... я... не я?... Тогда... сейчас?... Сложно правильно выразиться, когда давно прошедшее снова стало реальностью.

– Тебя как зовут, мальчик? – Девушка обернулась и посмотрела на меня рядом с невидимой границей, отделяющей остальной мир от волшебного места – аэродрома. Видимо, почувствовав спиной мой взгляд.

– Шурик, – ответил я, дурацки улыбаясь.

– Тёзка, значит, – она, как всегда, не поддалась на моё обаяние и смотрела хмуро. – И чего это ты так на меня уставился?

– Ты красивая, – отозвался я, ничуть не смущаясь. – На тебя приятно смотреть. Взгляд просто сам притягивается – ничего прекраснее не видел, – добавил я стандартный комплимент. Внутренне-то я не мальчик, и разговаривать с представительницей прекрасной половины человечества о разных там «отношениях» мне не впервой.

Она сурово нахмурилась, видимо готовясь устроить взбучку малолетнему ловеласу, но вдруг переменила намерение.

– Если не струсил, покажу тебе сегодня кое-что получше. Ты ведь приперся сюда, чтобы смотреть на самолётики и пускать слюни от того, что ужасно хочешь полетать?

Я кивнул.

– Прокачу тебя за то, что ты не ругачий. Мне сегодня ушку облётывать после ремонта. Вот и сядешь в переднюю кабину для центровки. Только, чур, не визжать.

– Рта не раскрою, – согласился я солидно. И удивился неожиданному намерению этой строгой во всех отношениях девушки грубо нарушить правила, и без того нарушаемые тем, что

² По моему внутреннему календарю семьдесят шесть лет тому назад.

руководство аэроклуба выпускает её – малолетку – в самостоятельные полёты. Неужели простой комплимент растопил чувствительное девичье сердечко?

Техники выкатывали из просторного сарая деревянно-тряпочный биплан с торчащей вперёд противокапотажной лыжей. Машина эта устарела несколько лет тому назад, когда на смену ей пришли знаменитые У-2. Но кое-где ещё сохранились и эти старички – летают, благодаря заботливым рукам техников, и ведрами пожирают масло – такое уж у них свойство оттого, что моторы построены по схеме с вращающимися цилиндрами.

Спустя несколько минут я устроен и пристёгнут в передней кабине. Голова моя помещена в кожаный шлем, из которого назад тянется резиновый шланг. Упругий поток воздуха, отбрасываемый винтом, пытается забраться мне в рот и надуть щёки, как только голова выставится из пределов «тени» прозрачного щитка – не могу припомнить, сколько лет не сидел в открытой кабине летательного аппарата.

Рулёжка завершена, прошёл обмен жестами с руководителем полётами, отчетливо виден разрешающий взмах флага, и машина разгоняется. Шурочка аккуратно взлетает и выполняет «коробочку» – четыре прямых отрезка, соединённых плавными виражами. Маршрут наш проходит почти в точности по границе лётного поля.

Малолетка, ведущая машину, если серьёзно, лучший лётчик из всех, кто есть здесь и сейчас, просто очень скромная и аккуратная, к тому же – не выпендривается лишней раз, вот и считается просто нормальным ответственным курсантом – ей доверяют, словно инструктору. Но по малолетству никакого документа выдать не могут – как бы не замечают её молодости и даже иногда нарочно отворачиваются – кадров реально не хватает, что при техобслуживании самолётов, что при «вывозе» новичков.

В памяти меня прошлого... э-э... будущего... тьфу, запутался. Короче, сам я не летал годиков пятнадцать, но перед этим лет шестьдесят с гаком уверенно поднимал в воздух поршневые машины самых разных типов. Последнее время созданные собственными руками. Это уже когда совсем старым стал – тогда и перестал резвиться в эфире. Простите за патетику. Другим любителям-самодельщикам помогал. Больше расчётами или советом, чем руками или примером.

Но сейчас, располагая сильным юным телом, невольно «придерживал» и ручку, и педали, изо всех сил стараясь делать это настолько легко, чтобы пилотесса не заметила моего «участия». Дудки! Шурочка – исключительно чуткое существо. И ещё она совсем не ругачая. Нет, спуску не даст, но сделает внушение без скандала. То есть – сразу в тыкву.

– Курсант, возьмите управление, – это прозвучало прямо в мой коротко стриженный затылок.

Вообще-то у меня пока коротковаты конечности. Не фатально, но изрядно неудобно. Особенно с педалями. Тем не менее, я вцепляюсь в ручку и начинаю «пробовать» машину на вкус – на У-1 я ни разу не летал. Пока вырос, они уже полностью выработали свои возможности и были сданы в утиль. Поэтому подробного знакомства с новой для меня техникой никак не избежать – скольжения, крены, лёгкие плоские повороты – надо прочувствовать планер.

Маневрируя, слышу, что Шурочка тоже легонько «сопровождает» органы управления, но не вмешивается, поскольку ничего опасного я не предпринимаю. Наконец – всё в порядке. Слил я разумом и телом с этой этажеркой. Совершил «коробочку» у аэродрома, закладывая аккуратные виражи, вышел в створ полосы и мягонько, точно по наставлению, приземлился.

Никто мне после этого ничего не сказал. Да и не видно было со стороны, что это я пилотировал, а не Шурочка. Даже «покатавшая» меня лётчица вела себя так, как будто пацаны, умеющие пилотировать, каждый день десятками являются на это лётное поле, построенное и оборудованное талантливым предпринимателем Артуром Антоновичем Анатрой, и выстроившись в очередь, ждут, когда кто-нибудь наступит им на лапоть. А потом даст полетать, чтобы загладить свою вину.

После посадки Шурочка снова взяла управление на себя, уверенно подрулила к ангару, возле которого нас дожидался механик, и заглушила двигатель. Не дав нам спуститься на землю, техник поинтересовался:

– Как аппарат?

– Да шоб его гепнуло – один цилиндр через раз пропускает.

Механик сразу принялся снимать капот, Шурочка быстро куда-то упорхнула, а я остался – не пришлось мне в той жизни покопаться в этом агрегате. Заглядывая через плечо механика, я сообразил, в чем проблема, хотя система с вращающимися цилиндрами – вещь своеобразная. Но – странное дело – объёмное воображение, на которое я и раньше не жаловался, быстро вывернуло старую знакомую картинку.

– Вот тут, дяденька, – ткнул я пальцем в подозрительное место.

– Думаешь? – механик полез тонким щупом туда, куда я указал. – Думаешь, – на этот раз слова его прозвучали утвердительно.

Без последствий произошедшее не осталось.

Начальник аэроклуба застал меня за подачей ключей механику, перебирающему снятый с «аппарата» движок.

– Что тут у тебя, Феофилактыч?

– Что, что... опять масла накидало во все щели. Прикажете выдать новый двигун со склада! Этот уже не жилец – сработался к трём иерархам.

– Как ты смог это определить?

Феофилактыч зыркнул на меня, утер рукавом пот на лице и нехотя выдавил из себя:

– Не я это, вон малец подсказал.

– Он? – не поверил начальник.

– Он, он! – подтвердил механик. – Если бы не пацан, я бы до вечера ковырялся, и не факт что нашел бы, откуда пробивает.

– И откуда ты такой головастый взялся?

– Детдомовский я.

– Сбежал?

– Только посмотреть...

– Окончишь школу, получишь аттестат – тогда и приходи к нам, – сказал он дружелюбно. – Где летать-то выучился?

– Само получилось, – потупил я смущённый взор. – Почувствовал машину.

Наш разговор прервал недовольный жест механика, протянувшего руку, в которую я и вложил отвёртку.

– Так, Феофилактыч! Будет этот мотор работать?

– Я тебе не гадалка, чтобы давать точные ответы. Поэтому отвечаю ответственно – поймай себе рыбу и крути ей голову. А мне давай новый мотор.

– Этот последний был. Так что – списываем?

Мы с механиком синхронно кивнули.

Глава 2. И как мне с этим жить?

Возвращение в детский дом прошло штатно – я получил знатный нагоняй за позднюю явку. Выслушал упрёки и, посмотрев честным взором в глаза директора, ответственно заявил, что больше так не буду. То есть что обязательно отпрошусь в следующий раз, когда соберусь на аэродром, и не заставлю его так волноваться. А потом поделился с ним заветной мечтой – стать лётчиком и построить самый замечательный самолёт на свете. Меня таким способом обычно «подкупал» младший внук – метод верный. Так что «настоящего» наказания не последовало. От директора. Покарал меня собственный желудок.

Кто рос не в семье, а в учреждении с режимом, знает, как хочется есть в те моменты, когда завтрак уже закончился, а обед даже не думает наступать, и нет никакой возможности «перехватить» на ходу из стоящего в кухне холодильника или из буфета, куда заботливая бабушка положила пирожки. А в этот день я пропустил и обед, и ужин, о чем и напоминали мне до самого завтрака истосковавшиеся по белкам, жирам и углеводам внутренности. Кишка кишке барабанит по башке – вот как это называется.

* * *

– Ты, Шурка, чего это галстук не повязал? Арон же тебе все печёнки проест, – напомнил мне смутно знакомый паренёк. Увы, память не сохранила его имени, хоть и спал он от меня всего через одну койку.

– Это у него мозги заклинило после фитиля за вчерашнее опоздание, – гыгыкнул Вовка Батун.

– Спасибо, что подсказал, – ответил я, забираясь под кровать, где в фанерном чемоданчике хранились мои вещи. А, когда выбрался обратно с треугольным кусочком кумача, встретил устремлённые на меня взгляды.

– И чего это мы вдруг стали такими вежливыми? – ехидно спросил Злыдень – прыщавый длинный парень годом или двумя старше.

– Обещал директору, – пожал я плечами. – А то он так ругался...

По дороге в школу я с интересом слушал разговоры товарищей. В основном они крутились вокруг всё той же темы – еды. Вернее, способов разжиться чем-нибудь съестным сверх обычного рациона. Обсуждались возможности умыкнуть несколько картофелин с товарной станции или слямзить что-нибудь с прилавка на рынке. Меня эти темы не увлекли, так что отмалчивался или с согласным видом кивал, ни на что, впрочем, не подписываясь. Как выяснилось, проблемы сверстников мне стали неинтересны.

На уроках я старался себя не проявлять. Не всё из школьного материала помнилось одинаково хорошо, но в основном в «науках» я ориентировался нормально и никаких затруднений не испытывал. Да и наук-то тех было совсем немного – в начальных классах программа несложная, и настоящих предметов пока нет. Чтение, письмо, арифметика. А остальное – беллетристика.

На обратном пути меня мучила мысль о том, что просиживать штаны за партой ближайšie несколько лет будет необыкновенно скучно. Да и продолжать жить в детском доме – не самая лучшая перспектива. Хотя податься-то больше некуда. Не примут меня на работу с серьёзным заработком, потому что возраст несолидный. Вот, если бы удалось избавиться хотя бы от школы!..

А что? Мне сейчас не так уж трудно ответить на большинство вопросов, которые способны задать преподаватели. Кое в чём и сам могу рассказать им нечто новое. Конечно, всех

аспектов школьной программы я уже не помню, но учебники от меня никто не прячет. А хорошо организованная память взрослого человека, имеющего инженерный склад ума, уж, надеюсь, меня не подведёт. Так что вопрос о завершении школьного образования экстерном представляется мне вполне решаемым – ну, не просиживать же штаны за партой ещё семь лет, изнывая от скуки и выводя учителей из себя разными дурацкими выходками.

Опять же, драться с пацанами по поводам, которых сейчас совершенно не могу припомнить, – глупо. Хотя, Ваську Клюкина вздуть просто необходимо за то, что сплюнул мне на бутс... нет, воздержусь, хотя точно знаю, что он специально. Васька, кстати, тоже воевал и вернулся с фронта без левой ступни – служил он в артиллерии. Не стану его лупить, потому что уважаю, пусть даже за то, чего он ещё не совершил. Займусь лучше настоящим делом.

С чего его начать? Конечно, с разговоров с предметниками. Не за жизнь с ними балаболить, а про преподаваемые дисциплины. И к каждому такому «рауту» необходимо хорошенько полистать буквари за будущие классы, за те, сидеть в которых мне ни капельки не хочется.

Проще всего было с математиком. Он «спёкся» на пятом варианте доказательства теоремы Пифагора. Откуда я их столько знаю? Старший внук услышал где-то про то, что известно около двадцати пяти способов подтвердить равенство суммы квадратов катетов квадрату гипотенузы. Я показал ему второй – в его годы в школе преподавали не тот приём, которому учили меня. А потом мы с ним хорошо поковырялись в библиотеках и разыскали ещё несколько таких, что не требуют знания высшей математики.

Решение квадратичных и кубических уравнений этого старого сморчка почему-то ни в чём не убедило, а в зоне стереометрии он вообще ограничился выслушиванием нескольких определений, после чего заявил:

– Вам, юноша, я бы с удовольствием выдал аттестат, но посмотрим, что скажут другие учителя.

С физиком я почти поссорился из-за разногласий относительно взглядов на строение вещества. Нет, ничего принципиального, на мой вкус. Но, когда я уверенно рассказал ему устройство атомного ядра, он нахмурился и буркнул:

– Довольно фантазировать, – на минуту призадумался, потом добавил: – Впрочем, курс вы знаете на отлично. Что же касается смелости, с которой вы рассуждаете о радиоактивном распаде, то это, скорее, говорит о том, что чтение последних научных публикаций не повергает в уныние столь юный разум.

С химичкой мы легко обо всём договорились, потому что сама она предмет знала слабовато и вообще не любила. Ей оказалось достаточно того, что, отвечая на вопросы, я вещал долго и уверенно. С литераторшей мы просто обстоятельно поговорили. О Пушкине, конечно. О Лермонтове. Я откровенно сознался, что у Толстого мне нравятся только его короткие произведения. Ещё помянули Беляева. Добрая женщина, узнав, что третьеклассник дерзнул сдать экстерном все предметы за десятилетку, прониклась ко мне искренним сочувствием. Тем более что Маяковский ей тоже не очень нравился, а о Блоке и Есенине мы в два счёта сблизили позиции. Фет, Тютчев, Некрасов, Крылов... я многое читал, когда учились дети. Да и с внуком иногда спорил, отчего перечитывал вещи из школьной программы. Поэтому в отношении Чехова и Куприна согласились – эти писатели насочиняли кучу просто замечательных вещей. А «Куст сирени» она, оказывается, не прочитала. «Пять, Субботин», – приговорила она. И пригласила захаивать к ней поболтать об интересных книгах. Уловила книгочея со сложившимся вкусом, отчасти совпадающим с её, и только предупредила, что не обо всех интересных авторах следует упоминать в разговорах с другими людьми – Куприна и Есенина сейчас не все жалуют.

Так потихонечку я за конец апреля и май месяц «выхлопотал» себе совершенно честный аттестат зрелости. Не понял только, отчего преподаватели школы столь единодушно согласились со мной расстаться – я ведь немало досаждал им раньше. Или именно в силу этой самой причины? Чтобы избавиться поскорее от проказника и драчуна? Хотя, перерывая учебники за

все годы и назад и вперёд, чтобы освежить в памяти давным-давно пройденное, я был тише воды, ниже травы.

Есть у меня и другая версия – как раз в этот период вышло постановление об упорядочении всеобщего образования, в котором не только разделили школу на начальную, среднюю и неполную среднюю, но и потребовали от директоров этих учебных заведений наличия профильного образования. Похоже, под кем-то зашаталось кресло. И в этот момент одиннадцатилетний мальчуган успешно сдаёт экстерном за десятилетку – отличный повод для составления победной репортажа о том, как преподавательский коллектив под мудрым руководством партии добивается невиданных успехов на почве народного образования. Думаю, мне крепко подыграли.

* * *

Итак, от школы я избавился. Свобода! И чем заняться? Куда податься мальчишке, с которым никто не станет разговаривать всерьёз? А в детском доме есть крыша над головой, кормят, одевают. Я помаялся пару дней бездельем, а потом принялся ремонтировать мебель и разные другие вещи.

Дети всегда всё ломают. Поэтому дверные ручки, петли или ножки от табуреток отлетают часто. Случаются поломки и с водопроводными кранами, и стёкла из рам вылетают. Да всё, что угодно. Вот устранением такого рода неприятностей я и занялся. За долгую прошлую жизнь с чем только дела не имел! А уж ремонтов дома сделал столько, что и не перечесать. Наш завхоз поделился со мной инструментом и стал покупать то гвозди, то шурупы, то даже расщедрился на хороший коловорот. Пол в коридоре перед кухней мы перестилили втроём – директор помогал, потому что остальной персонал – сплошные женщины.

Словом, отношения с самыми влиятельными сотрудниками у меня наладились доверительные, можно сказать – деловые. Я, если отправлялся в аэроклуб, просто ставил их в известность, а на кухне мне за это оставляли малую толику еды. Ключ от храма чревоугодия появился в моём кармане после ремонта кое-какой утвари, да и возможность получить из рук стряпухи внеочередную горбушку, когда засосёт под ложечкой, дорогого стоила.

Все эти «плюшки» были заработаны очень быстро, буквально за пару недель, но это не принесло мне особого удовлетворения – мелкие житейские удобства не могли в моих глазах устранить главную проблему – отношения со сверстниками стремительно охлаждались. Не то чтобы из-за зависти к привилегированному положению, а исключительно в силу несовпадения интересов. Я выслушивал то, о чем разговаривали пацаны, и... или кивал, или пожимал плечами. Разница в годах – я про возраст разума – давала о себе знать со страшной силой.

Была ещё одна возможность заработать не мелкие привилегии местного масштаба, а реальные деньги – вести авиамодельный кружок. Но это становилось актуальным только к началу осени, а в начале лета, когда ученики разбежались на каникулы и разъехались по лагерям, говорить на подобную тему было рановато. Да и само дело увлекало меня не особенно сильно. Опять же – а как я объясню кому-то, что хорошо разбираюсь в вопросе? Я ведь просто мальчишка, если говорить о впечатлении от моей внешности.

Мысль о том, как поступить, пришла ко мне постепенно. То есть сначала зародилась где-то в глубине сознания, а потом быстро и уверенно окрепла. Взяв с собой документ о законченном среднем образовании, я приехал с ним на аэродром и явился к начальнику аэроклуба.

– Хочешь работать у нас? Но ведь ты ещё ребёнок! Боюсь, если я тебя оформлю по всем правилам, меня неправильно поймут. Знаешь, как могут отнестись к эксплуатации детского труда? – вот, что я услышал в ответ на своё искреннее предложение.

– Возьмите на неполную ставку, на сокращённый рабочий день. Оформите учеником, – мгновенно пошёл я на попятную, резко «урезав осетра». – А то, можете вообще денег не платить – вроде как я тут случайно зашёл и что-то сам по себе делаю.

– Нет! Так тоже не пойдёт – учреждение у нас серьёзное, и определённые органы обращают внимание на здешние дела. А их обманывать не стоит. Хотя в мастерских ты народу понравился. Говорят, что толковый. А аттестат что? Честный? Не подделка?

– Честный. Без обмана. Можете сами меня проверить.

– Ну, тогда объясни мне, какая сила держит самолёт в воздухе? Выпускник средней школы должен в этом разбираться.

Я внутренне радостно потёр руки и подошел к висящей тут же в кабинете доске. Взял мелок и... остановил меня начальник только через час, когда выписываемые формулы стали чересчур громоздкими.

– Короче, Субботин, зайди ко мне через неделю. А пока загляни к мотористам – у них там какие-то неполадки с магнето, может, ты чего подскажешь.

С магнето я, конечно, разобрался. В нём, если ничего не случилось с бобиной, остаётся только наука о контактах. Мужики просто не сообразили, что провод оборвался внутри внешне целой изоляции.

Глава 3. Терзания продолжаютя

Через неделю я получил должность ученика моториста и место в общежитии. Режим образовался довольно благоприятный – меня поставили на довольствие в аэроклубовской столовой, а общежитием называли койку в казарме тут же. Хотя напрасно я нарёк эту заставленную кроватями комнату казармой – особых строгостей здесь заведено не было. В просторной многоместной спальне ночевали и учлёты, и технический состав. Народ приезжал и уезжал в соответствии с графиками и планами нашего отделения Осоавиахима, на которые накладывались «перебои» с лётной погодой или с поставками горюче-смазочных материалов.

Так, чтобы взаправду летать – конечно, меня не допустили. Зато прокатиться с пилотом в пробном полёте после ремонта машины – это считалось в порядке вещей. Ну а уж «подержаться» за ручку ребята мне позволяли всегда. В общем, бывшее мастерство возвращалось, хотя до фигур высшего пилотажа дело не доходило – я не был уверен в том, что моё юное тело способно с ними справиться. Его (тело) следовало и подкормить, и натренировать. Турник, брусья, акробатика – я же помнил, какие моменты особенно важны, хоть для обеспечения высокой подвижности машины, хоть для уверенной ориентации.

Скажем, висение вниз головой на кольцах или турнике необходимо для тренировки сосудов головного мозга при работе в условиях самых неприятных перегрузок – отрицательных.

День мой был занят довольно плотно. Летняя пора, полёты идут интенсивно – работы много и всё время. Поскольку квалифицированных рабочих рук не хватает, то и рабочий день не имеет явно очерченных границ. От – когда понадобилось, до – пока всё не сделаешь. Трудился наравне с взрослыми, хотя и под присмотром. Первое время под присмотром, пока не заслужил доверия.

После лётных происшествий вообще всё сбивалось, а мы пахали, латая машины, которые в будущем станут ночным кошмаром фашистов. К У-2 у меня очень тёплое отношение – бывают такие удачные самолёты, которые на долгие годы способны пережить своего создателя и оставаться полезными после смены целых эпох в развитии авиации.

А тут ещё закопошилась под причёской одна мыслишка. Началось всё со списания вконец износившегося У-1, на мотор которого я положил глаз. А потом – и лапу. Начальник вообще-то приветствовал разного рода самодельное творчество, а желающих построить самолёт своими руками в это время хватало. Комсомол эту увлечённость поддерживал, даже некоторые средства где-то изыскивал для энтузиастов.

В общем, снял я со списанной машины старичка «Рона», сиденья и много разных других полезных мелочей – не делать же своими руками в кустарных условиях ремонтной мастерской решительно всё! И призадумался – чего бы такое сотворить? Ведь моё увлечение авиацией до сих пор и не прошло... с одной стороны. И, с другой стороны, знаю я о ней столько, что и сам порой понять не могу, чего ещё хочу.

* * *

Так чего же я хочу? Поскольку детство моё не оставило в душе воспоминаний о событиях, которые хотелось бы снова пережить, то распрощался я с ним без особого сожаления. Все значительное, что запомнилось из прошлой жизни, происходило здесь, на лётном поле, и ещё в небе, когда начал летать. Поэтому, задумавшись о собственных поступках, понял – я устремился туда, куда меня всегда тянуло. И теперь имею возможность точно так же, как и в тот раз, вырасти, закончить аэроклуб, на год или два раньше поступить в летное училище, выпускиться с отличием, лучше досрочно и даже попасть в кадровую часть. Возможно. Если

меня примут в пятнадцать лет, то есть сущим цыплёнком. Военное училище – это всё-таки не аэроклуб. Там всё куда строже.

Однако перспектива встретить начало войны на МиГе, а не вступить в неё в разгар отступления на «Чайке», стоит усилий, которые потребуются для её реализации. К тому же я знаю и технику противника, и его излюбленные тактические приёмы. Впрочем, могу и на «Ишачке» крепко насолить супостату, особенно, если мне достанется машина с пушечным вооружением. Были такие – помню. Они, правда, в пилотировании оказались довольно сложными. Даже сложнее, чем машины более ранних модификаций, но мне под силу.

Итак, насколько я сам себя понял, будущая Великая Отечественная для меня реальность. Реальность, которую хочется изменить. Сделать так, чтобы наши потери оказались меньше, а вред, нанесённый врагу – больше. Как это обеспечить в масштабе страны, я не знаю. Мой уровень компетенции никак не выше авиаполка. Стратегия – не мой удел. Да и не помню я в точности ни дат, ни количественного состава войск, участвовавших в тех или иных сражениях. Опять же пробиться на достаточно высокий руководящий пост в моём возрасте немислимо. Да и организаторскими способностями не блещу – я себя неплохо знаю.

В тактике секу, в технике разбираюсь, могу обосновать необходимость принятия или не принятия некоторых известных из истории решений при рассмотрении вопросов, по которым никто не поинтересуется моим мнением. Конечно, есть вероятность, что, доказав осведомлённость относительно будущих событий, я привлеку к себе внимание. Но многое ли я помню в точности? Эпопея челюскинцев в этом году уже завершилась, а из ближайшего будущего я могу припомнить только что-то про появление сообщений о рекордсмене-шахтёре Алексее Стаханове. Но не помню ни дат, ни названия шахты.

Хотя это для меня сейчас единственное доказательство осведомлённости о событиях грядущего. Война в Испании, начавшаяся с мятежа, состоится ещё через год. То есть – в тридцать шестом. Потом Халхин-Гол в тридцать девятом и Финская зимой с тридцать девятого на сороковую. Вот и весь мой актив. О событиях тридцать седьмого и тридцать восьмого годов я ничего не помню – в это время мои чувства были наполнены безответной любовью.

Маловато будет. Недостаточно, чтобы подобного рода «прорицаниями» убедить более-менее влиятельного человека, что я из будущего.

Вот если бы сыграть от обратного! То есть сделать так, чтобы меня уличили в чём-то подобном! А потом допросили – я бы ничего скрывать не стал, тем более что про авиацию и её проблемы этого периода могу рассказывать часами, прикидывая, а можно ли было найти лучший вариант? В старости я неплохо ползал по интернету, разбираясь в хитросплетениях самых разных мнений и прикидывая свои воспоминания и знания к рассуждениям разного рода умников. Некоторые мысли показались мне не лишёнными резона. И предложить подобного рода решения мне будет позволено только в случае, если я стану отвечать на вопросы человека, облечённого немалой властью.

Нет, на встречу с товарищем Сталиным в моём положении рассчитывать глупо – мелковат я для этого. Самое большее – кто-нибудь из компетентных органов поинтересуется и передаст протокол допроса вверх по инстанциям. Так что нужно привлечь внимание к моей особе и хорошенько продумать свои высказывания.

Как привлечь внимание? У меня есть только один способ – построить самолёт с необычными для этого времени свойствами. Причем – из здешних материалов и с современным двигателем. То есть не слишком мощным и излишне тяжеловатым на мой вкус.

Надо же! А ведь даже ещё ничего толком не обдумав, я уже начал к этому готовиться! Имею в виду разграбление списанного У-1.

* * *

Первой зарплату ученика моториста мне хватило на несколько очень важных покупок. Во-первых, несколько тонких длинных брёвен и их доставка на ломовом извозчике. Во-вторых, большой рулон обёрточной бумаги. И, наконец, в-третьих, возок песка, который я хорошенько просеял, упаковал в мешки и сложил под крышу. Ну, да, пришлось потратиться на собственно мешки – в аэродромном хозяйстве лишних не нашлось. Так что не осталось даже на леденцы.

Брёвна я просто расколол вдоль и потом долго выглаживал рубанком – мне требовались длинные идеально прямослойные рейки. Так вот, как ни был я придирчив при выборе хлыстов, а идеальным оказался только один. Лишь из него удалось получить семиметровой длины планки без единого сучка, без малейшей свилеватости. Зато оказалось их достаточно – как раз на два лонжерона.

Самолёт начинается с крыла, что бы ни говорили по этому поводу знатоки, утверждающие, будто с достаточно сильным мотором полетит даже забор. Поэтому я намеревался сделать очень продвинутое для настоящего времени плоскости, не отнимающиеся от центроплана. Конечно, лучшим материалом был бы алюминиевый сплав, в моё время именовавшийся дюралем. Но его нынче чаще называют кольчугалюминием и производят не так уж много – почти весь он уходит на производство крупных самолётов. Поэтому в легкомоторной авиации господствуют деревянные конструкции и обтяжка крыльев и фюзеляжей тканью, которую пропитывают бакелитовым лаком. Ещё в обиходе моторамы и элементы каркаса, сваренные из специальной стали, обычно из труб.

Однако у меня нет возможности использовать подобные технологии – сварка-то в мастерских есть, но ни флюсов, ни нужных электродов, ни «человека, умелого». Сам я могу что-нибудь по-быстрому «прихватить» или грубо, с наплывами, заварить место излома, но для изготовления лёгкой несущей конструкции этого недостаточно. Да и самих труб нет, и где их взять, не знаю, и, самое главное, нет средств на приобретение.

С другой стороны, прочность на разрыв или сжатие у прямослойной сосновой древесины очень велика, а крылья я затеял не такие уж большие в размахе – в мою пользу сработает эффект масштабирования, из-за которого маленькие изделия всегда получаются прочнее, чем крупные. Плюс – тщательность изготовления, плюс несущие свойства обшивки.

Что за обшивка? Текстит. Если несколько раз тщательно пропитать бакелитовым лаком ткань, как раз он и получается. Только его потом нужно хорошенько прогреть для полной полимеризации, но не чересчур – меньше чем до ста градусов. Ну да собственно лака в мастерских вполне достаточно – он имеет ограниченный срок хранения – твердеет от времени даже в запечатанной банке, а уж во вскрытой – значительно быстрее. Поэтому часть его всё равно выбрасывают.

Двухмиллиметровый лист этого материала легче, чем миллиметровый дюраль, но заметно жёстче. Только вот его не согнёшь – детали нужно формировать по месту, там же пропитывать, а потом прогревать. То есть для самодельщика вариант приемлемый, а в серийном производстве неудобный. Наверно, поэтому он и не прижился на авиазаводах. А ещё этот бакелит – очень вредная зараза, потому что состоит из тех самых фенолов, которые ужасная отравка. Работать с ним мне пришлось в противогазе, но без фильтра на хоботе, а с длинным шлангом, свинченным из гофрированных трубок от других противогазов – мы ведь тут не кто-нибудь, а Осоавиахим. То есть разжиться этими предметами было нетрудно.

Воздух в трубу подкачивали обычным воздушным насосом – особенно часто мне с этим помогала Шурочка. Но и другие ребята выручали, кто был свободен. Тут же в аэроклубе трудилась команда энтузиастов, которые строили планер – так я им кое-какие расчёты делал, подсказывал по мелочам. Здесь среди взрослых у меня не было никаких проблем с общением.

Разве что люди часто веселились, слыша серьёзные речи из уст мальчугана, но это потихоньку проходило – привыкали.

Глава 4. Я вызвал некоторый интерес

– Ты, Шурик, на крыле такого малого удлинения не получишь хорошего аэродинамического качества планера. – Начальник аэроклуба посмотрел на раскинувшийся по козлам каркас плоскостей моего будущего «шедевра». Как раз после установки первой нервюры их контур достаточно явственно «прорисовался».

– Так нет у меня намерения добиться рекордных планирующих свойств аппарата, – кивнул я солидно. – Это будет самолёт.

– Что, «Рона» собираешься на него поставить?

– Поставлю, если не подвернётся ничего получше... – Тут я сильно покривил душой, потому что знал точно, что обязательно подвернётся. Полезно иногда располагать некоторыми сведения о будущем.

– Слушай! А что, если я тебя зарегистрирую при аэроклубе, как будто ты при нас вроде кружка авиамодельного для пионеров?

– Нет. Не надо. Тогда вы станете нести за меня ответственность и наверняка запретите летать из-за малолетства. А я планирую сам подняться в воздух на своей машине.

– Хм! – Начальник, видимо, не рассмотрел эту сторону вопроса. Его больше интересовала возможность в случае удачи включить упоминание моего будущего шедевра в отчёт о работе с детьми и юношеством. – Тогда неладно получается, что ты строишь свою самоделку в аэроклубовском ангаре с использованием наших инструментов.

– Инструменты от этого не портятся. Скорее, даже наоборот – делаются лучше, потому что я их точу и правлю. Кроме того, по большей части – пользуюсь своими. А в этом углу я никому не мешаю. И не качаю права, когда приходится работать дольше, чем полагается в столь юном возрасте. Прошу простить мне эти невинные недостатки.

Начальник немного подумал и тоже не стал «качать права» – работник я всё-таки справный. Да, квалифицированных кадров не хватает, отчего основную массу работы по обслуживанию машин выполняют сами учлёты. Мне в основном приходится командовать ими, наставлять и контролировать. В процессе частенько получаю по загривку – какой же взрослый парень не возмутится тому, что распоряжается им недоросль с пионерским галстуком! Конфликты эти приходится «заминать» инструкторам постарше, а мне – вырабатывать командный голос и совершенствовать речь.

Начальник аэроклуба, думаю, тоже вспомнил об этом и снова заговорил о моём творчестве:

– Что за странное обнижение в задней части крыла у самого центроплана?

– Тут будет посадочный щиток. Он же взлётный, – я показал на висящем рядом эскизе, как это выглядит. – Видите, ось вращения находится посередине, отчего передняя кромка при повороте идёт вверх, а задняя – вниз. Усилие для поворота требуется небольшое, потому что силы, создаваемые набегающим потоком, уравниваются, и всю нагрузку забирает на себя ось. Я ведь пока не вырос большим и сильным, поэтому должен заранее позаботиться о лёгкости управления.

– Тогда почему ты не сделал то же самое на элеронах?

– Потому что мне нужно усилие, возвращающее их в исходное состояние. Если я не буду слышать сопротивления на ручке, могу ошибиться при пилотировании. К тому же элероны нужно отклонять в обе стороны, поэтому вприкладку к плоскости их поставить невозможно.

– А что за странные узлы на задней кромке между посадочным щитком и элероном?

– Места крепления консолей, на которых будет хвостовое оперение.

– Эх, Шурик! Золотые у тебя руки – просто любо-дорого посмотреть на качество исполнения что лонжеронов, что нервюр. Но как представлю, какое недоразумение ты затеял – сердце кровью обливается.

Вот так и поговорили. Нет, начальник – мужик что надо. Честно предупредил – затея моя представляется ему бредом сивой кобылы. Не буду же я ему признаваться, что в курсе многих будущих десятилетий развития авиации. Я же просто мальчишка.

* * *

– Шурик! Что это ты такое выпиливаешь? – Шурочка теперь официально оформлена инструктором и частенько днюет и ночует здесь, на аэродроме, выжидая просветов в непрерывной череде осенних дождей. Разумеется, она часто и подолгу скучает, глядя на сплошную свинцовую пелену, нависшую над лётной полосой – метеорологическая служба пока налажена... пропущу несколько рвущихся из души слов. Плохо налажена. Над недалёким Чёрным морем бушует шторм, после завершения которого нас ожидают несколько ясных дней.

Казармы заполнены ждущими лётной погоды учлётами, а мы, технари, зачехлили подготовленные машины и совершенно свободны.

– Ты ведь уже узнала, – отвечаю я на заданный вопрос констатацией очевидного факта.

– Через эту загогулину ты собираешься повернуть усилие от тяг, идущих вдоль, на тяги, направленные поперёк, – смешно морщит девушка свой восхитительный носик. – А чего ты не взял аналогичные детали с У-1?

– Не встают они в моё крыло – оно у меня слишком тонкое. Хотя там, где места достаточно, я воспользовался.

– Так тут тебе ещё пилить и пилить! Дай-ка глянуть в эскиз. Да такую штукину проще в кузнице выковать, а потом только останется просверлить и немного доработать напильником.

– Так нет у нас в мастерских кузницы, – посетовал я.

– Так в соседнем селе есть. Дядька Евдоким – мастер, каких мало. Сходи к нему – он обязательно поможет.

– А чем я его отблагодарю? Денежек-то у меня кот наплакал – я всё на шурупы истратил да на коловорот, на свёрла.

– Он с удовольствием возьмёт в уплату разные железяки. Особенно – пружины или поршневые кольца. И цветного металла в вашем хламе набрать не так уж трудно. Посоображай, да и наведайся к нему. А то ты эти свои рычаги будешь до скончания века выпиливать.

Я смущённо киваю, потому что подобный вариант мне просто не приходил в голову. А разного изломанного железа у нас в мастерской накопилось немало.

Нагружаю сумку металлоломом, беру эскизы и топаю, куда послали. До села отсюда километра четыре – за два-три часа вполне могу обернуться. Рабочий день у меня официально закончен, и, поскольку из-за погоды полётов нет, вряд ли во мне возникнет внезапная надобность. Шурочка с удовольствием присоединяется – полётов всё равно нет, и время это ей решительно некуда девать.

– Откуда ты знакома со здешним кузнецом? – интересуюсь я, чтобы не молчать. – Ты же в городе живёшь.

– Тётка моя тут замужем. Я девчонкой частенько бывала у неё в гостях.

Ну, надо же! Она ведь всерьёз считает себя взрослой, хотя лет ей всего шестнадцать и окончила она только семилетку. Ах, да – ещё аэроклуб. Это нынче где-то посерединке между профтехучилищем и техникумом, если считать по нашим временам. А по нынешним – вполне солидное образование.

Ещё мне не очень нравится то внимание, которое она мне оказывает. В прошлой жизни только фыркала, а тут – обходится, как с человеком. Нет, я к ней со всей душой, но не в том

смысле, в котором она может интересоваться. Ведь, если всерьёз, такая, как эта решительная и знающая, чего хочет, дама способна даже подождать, пока я вырасту. Ну... есть такие женщины, которым в мужчине нужна, прежде всего, надёжность. А я – очень надёжный. И она с присущей ей чуткостью это уже поняла. Но меня интересует другая девушка, которая сейчас подрастает где-то в этих краях. Вернее, я точно знаю, где, но сводить с ней знакомство мне пока рановато – нужно выждать, пока она выправится, а уж тогда... Моей Мусеньке сейчас всего десять лет.

Так и шел я, хмурясь своим мыслям, пока не добрались мы до сельской кузницы.

Евдоким – дядька непонятного возраста – занимался серпами и косами. Середина лета – пора жатвы уже не за горами. Да и тут на северном берегу Чёрного моря многое созревает достаточно рано. Словом – страда кое-где уже началась. В селе, конечно, колхоз. Но особых страстей по поводу коллективизации мне приметить не удалось, как, впрочем, и больших групп трудящихся на окрестных полях. На огородах, что около домов, да, ковыряются. А в остальном – тихо и сонно. Это не город с его вечной суетой.

– Самолёт, говоришь, строишь, – хмыкнул кузнец, перебирая принесённые мною железки. – Отчего бы и не помочь доброму человеку. Сейчас и займёмся. – Он подкинул в горн угля и велел мне качать меха. Шурочка, поняв, что дело пошло на лад, отправилась к родственникам, а я помогал мастеру в меру своих сил. О кузнечном деле мне известно немного, поэтому делал, что велят. Назагибать прутков буквой «Г» оказалось недолго, также быстро справились и с вытягиванием концов, и с формированием утолщений для будущих отверстий – нагретый металл охотно менял свою форму под точными ударами настоящего мастера.

– Ты, когда в другой раз чего понадобится, заходи, – сказал на прощание Евдоким. – Мне бы шестернигодились изношенные. Или от подшипников обломки.

Понятно, что принесённый металл пришёлся здесь ко двору. И заинтересованность в дальнейших контактах обозначилась. А мне, действительно, очень кстати подобная поддержка, а то на одни только слесарные работы я могу затратить месяцы, не разгибаясь у тисков с напильником в руках. Крыло-то у меня достаточно серьёзно механизировано, а ещё нужны оси поворота управляющих элементов и опоры для них. Да и с хвостовым оперением немало трудов предстоит. Это на заводах, где имеются станки и литейное производство, подобные задачи решаются запросто, а не в мастерских аэроклуба.

Глава 5. Меня прёт от гордости

Опишу, пожалуй, своё продвинутое крыло. Это важно, потому что человек знающий, ознакомившись с ним, должен «проникнуться» осознанием совершенства и заподозрить в авторе сего произведения недюжинный ум и богатый опыт.

Лонжероны, впрочем, внешне не отличались ничем особенным от обычных конструкций этой эпохи – две длинные рейки одна над другой, пространство между которыми «распёрто» многочисленными косо вставленными брусочками. Классическая ферма, какими радуют наш глаз многочисленные железнодорожные мосты. Основным отличием от привычной картины была малая толщина применённых брусков и, как следствие, малый вес всей сборочной единицы.

Нервюры я выклеил из шпона на всё тот же бакелитовый лак – в нём присутствует растворитель, благодаря которому тонкая древесина очень хорошо пропитывается. Конечно, приходилось сначала ждать просыхания, а уж потом прогревать детали в железном ящике с песком – ничего не получалось быстро – с каркасом крыльев я провозился до самого конца осени. И только потом приступил к изготовлению обшивки.

Каркас я обтянул обёрточной бумагой и по ней обложил тканью, которую и пропитал во много слоёв всё тем же бакелитовым лаком. Эта работа отняла тоже много времени, потому что, во-первых, каждый кусок обшивки я делал по отдельности, а во-вторых, нижнюю и верхнюю стороны нужно было изготавливать саму по себе в свой черёд. И всё это с просушками, снятием пластины и прогревом её в песке. А железного ящика, на который эти крупные листы поместились бы, под руками не оказалось – засыпал листы песком прямо на полу и долго прогревал сверху паяльной лампой. И всё это приходилось закрывать всё той же обёрточной бумагой, которую потом удалять шпателем и наждачкой. Сверление отверстий с зенковкой и крепление шурупами впотай, причем под каждый шуруп прокалывал глубокое отверстие шилом, вставленным в коловорот.

Если нижние, плоские, участки обшивки получились относительно легко, то с верхними, выпуклыми, пришлось повозиться. А настоящие хлопоты были с покрытием передних кромок – они имели форму желобов переменного сечения, которые надевались, доходя кромками до переднего лонжерона, к которому и прикручивались. И вот эти-то длинномерные объёмные сооружения сложной конфигурации пришлось защищать бумагой от песка, пристраивать на прогрев и долго нудно отчищать от налипшей бумаги.

С элеронами и посадочными щитками я после этого справился играючи. Зато, когда монтаж обшивки был завершён, результат не мог не радовать – образовалась прочная коробка, взявшая на себя значительную часть нагрузки с каркаса.

Само крыло имело ширину у центроплана около двух метров, а к концу сильно сужалось за счёт заметной стреловидности передней кромки. Задняя же кромка была перпендикулярна к оси будущего самолёта, что облегчило организацию управления и элеронами, и закрылками. Площадь получилась около десяти квадратных метров, если учитывать центроплан. На концы плоскостей я установил небольшие шайбы из фанеры, «свесив» их вниз, чтобы затруднить срыв воздушного потока с кромки. И всё это было изготовлено так, что оказалось удобно разбирать. То есть в расчёте на неоднократное вкручивание и выкручивание шурупов в одни и те же места.

* * *

Следующим этапом был двигатель. Старенький «Рон», снятый со списанного с У-1, меня категорически не устраивал, потому что он тяжёлый и громоздкий, а самолётик будет малень-

кий. И вот тут-то я имел давно составленный план, к реализации которого было пора приступать – приближался февраль тридцать пятого года. Стояла гнилая погода, характерная для наших причерноморских мест – то дождь пойдёт, то подморозит. Под ногами частенько хлюпала каша из растоптанного льда, которая немилосердно «съедает» обувь. Потом оттепель сменяется гололёдом, когда скользкие участки чередуются с намерзшими ямами и выпуклостями, оставленными прохожими накануне.

Во вполне определённый день, известный мне из прошлой жизни, я поехал в город, прихватив с собой все свои невеликие сбережения. Нанял ломового извозчика, с которым мы на одной из близлежащих дорог нашли брошенный мотоцикл – он лежал в канаве слегка прикрытый ветками и мусором. Погрузили его и без особых проблем доставили в аэроклуб.

Дело в том, что в прошлый раз этот мотоцикл нашли мы, детдомовские мальчишки. На руках откатали его в один из овражков подальше от дороги, где я сам его починил. Потом мы даже катались на этом аппарате некоторое время, пока Злыдень сдуру не попал в аварию. Было разбирательство, милиция и неудачные поиски пропавшего хозяина, которого, кажется, так и не отыскали. Вообще-то преступность в наших краях всегда имела место, а имена некоторых здешних криминальных авторитетов стали широко известными. Про них даже фильмы снимали уже в постсоветские времена. Так что, скорее всего, хозяина этого мотоцикла или прикопали, или утопили. А уж кому он перешёл дорогу – этого мне никто не докладывал.

Меня весь этот стальной конь не очень-то интересовал. Главное – двигатель. А он был просто замечательный. Двухцилиндровый и с выходом на карданный вал, ведущий к заднему колесу. Объём цилиндров по моим прикидкам около семи десятых литра, обеспечивал мощность лошадок в двадцать. Точнее сказать не могу, потому что никакой документации при моём приобретении не нашлось.

И начались хлопоты по прилаживанию мотора к будущему самолёту. Я его установил на площадку, подвешенную под крылом, и на вал вместо кардана насадил звёздочку. А вторую звёздочку, поменьше, на ось винта, направленного назад в сторону хвоста. Получилась цепная повышающая передача – детали для неё пришлось покупать на рынке – есть у нас в городе такой, где чего только не отыщешь. Тут встречается довольно много вещей, привезённых моряками торгового флота из загранки, так что найти кое-какие запчасти можно.

Переходные и сопрягающие детали на базе наших мастерских сделать было решительно невозможно. Вот тут-то и помог мне Саня Батаев. Он живёт в городе и работает в Январских железнодорожных мастерских, где имеется вполне приличный станочный парк. Сюда, в аэроклуб, приезжает утром обычно по выходным. Саня – главный затейник в группе энтузиастов-планеристов, а я им часто помогал – в последнее время с наладкой управления. Ну, там рычаги, рули, элероны. Тут же и усилие нужно верно рассчитать, и тяги правильно проложить.

Вот и он мне помог. Как я понял – воздействовал на кого-то там по комсомольской линии. Ну, идёт у парня развитие в общественной сфере, хотя от настоящего дела он не отрывается. То есть планер у ребят начал вполне нормально летать – его поднимали в воздух, буксируя за У-2, а потом он уверенно парил и удачно приземлялся. Поэтому парни уже стали подумывать об установке на свой аппарат небольшого мотора. Словом, интерес у ребят к моему творчеству вполне объяснимый.

* * *

На подвешенной под крыльями площадке перед мотором я поместил пилотское сиденье и органы управления. Хвост вывесил на двух балках, идущих назад примерно от середины крыла. Еще две балки протянул ниже собственно к заднему окончанию площадки. Винт попал внутрь рамы, поэтому я сразу сделал его четырёхлопастным, чтобы уменьшить диаметр. Шел уже конец марта тридцать пятого года, и я с тревогой просматривал газеты, боясь увидеть

сообщение о трудовом свершении Стаханова, которое мне так и не удастся предсказать, если не успею с первым полётом и не привлеку к себе внимание компетентных органов.

Из-за спешки я сделал самый простой деревянный винт – с ним тоже пришлось знатно повозиться, потому что требовался и расчёт, и выдержка угла атаки, и тщательность обработки. Да и бруски подходящие отыскивались не вдруг. К тому же изготовление втулки тоже потребовало времени. А ещё балансировка. То есть взлететь мне удалось только в апреле, причем далеко не в первых числах.

Мой, поставленный на мотоциклетные колёса самолётик спереди напоминал машину французского лётчика, из кинофильма про соревнования по перелёту через Ла-Манш в начале века. А сзади, из-за толкающего винта и способа подвеса хвоста, был похож на «Вуазен» времён Первой мировой, которую сейчас обычно называют империалистической. Он уверенно бежал по полю, сделал несколько подлётов, а потом уверенно оторвался от земли и стал просто замечательно выполнять виражи, пологие пикирования и небольшие горки.

Пять дней ушло на устранение некоторых неудобств, проявившихся уже в воздухе, – пришлось изменить регулировки в тягах управления.

Глава 6. Озадаченная

И вот лечу это я себе, лечу, а на душе вместо радости полёта кошки скребут. Не сработала моя задумка. То есть – я просто в ужасе. Прикиньте! Одиннадцатилетний пацан сдал экстерном на аттестат зрелости аж за полную десятилетку, работает за взрослого в области, где требуются серьёзные знания, да ещё и построил прекрасно летающий самолёт. И ни один «товарищ» из компетентных органов не проявил к этому ни малейшего интереса! Куда, спрашивается, смотрит ОГПУ! Или оно уже НКВД? Или НКГБ? Только и горазды, что переименовываться и реорганизовываться, а мышей совсем не ловят. А ещё начальник аэроклуба опасался, будто недреманное чекистское око бдит за делами, творящимися в нашей организации!

Да никому мы не интересны, несмотря на то, что дальности полёта У-2 достаточно для того, чтобы перелететь в Румынию. Может, и мне заняться своим делом? Наладить канал доставки контрабанды из-за Дуная, да и жить себе припеваючи? А что? Сотню килограммов моя «птичка» увезёт, садится она буквально на пяточке, а, если лететь ночью, то вообще никто ничего не засечёт. Я имею в виду не использование аэроклубовских машин, а полёты на своей самоделке. Да тут же просто озолотиться можно! Хотя бы на кремнях для зажигалок. Или белишко шёлковое поставлять – весит немного, зато в хорошей цене. И возить товар не в наш портовый город, а, например, в Запорожье. Или даже в Харьков. Ну, поставлю бензобак побольше... хотя нет, вмонтирую его в крыло, чтобы был не на виду, а старый мотоциклетный оставлю, где стоит, чтобы казалось, будто дальность полёта у меня невелика.

* * *

Для размещения бензобака в крыле мне нужно несколько немудрёных железных загюглинок, за которыми я и намерен сходить в сельскую кузницу. А уж потом можно будет по месту спаять из жести нужной формы ёмкость, сразу с учетом получившихся креплений.

Месяц нынче вполне весенний, уже по-летнему тепло и погода на мой вкус прекрасная – низкая облачность, полётов нет – руководство легко одобрило мою отлучку. Тем более, когда бывает в том надобность, я не скулю, что рабочий день кончился, а продолжаю делать то, что нужно, и не напоминаю про сокращённое для несовершеннолетних «время на труд».

Я с ними по-людски, и они со мной по-человечески. Нормальный начальник нормальному работнику палок в колёса не вставляет. А мы с ним оба ничего так мужики. В общем, переодеваюсь из спецовки в штаны и рубашку, тщательнее, чем обычно, повязываю красный галстук, укладываю в сумку со знанием дела отобранный из кучи хлама металлолом – Евдокима интересует качественная сталь – и выхожу на дорогу к ближнему селу – тут километра четыре. В этот момент меня подлавливает Феофилактыч, сует денег и пустую торбочку:

– Купи, – говорит, – сальца, лучку там. Может, огурчики солёные у кого остались, помидорки квашенные, капуста.

– Ага, – отвечаю. – Закусоиды, что из второго снизу ряда таблицы имени товарища Менделеева.

– Вот приятно говорить с образованным понимающим человеком, – кивает мой официальный наставник. – К вечеру, чай, обернёшься. Посидим по-человечески в тесном кругу товарищей по ударному труду.

– Мне, – отвечаю, – нельзя по малолетству хмельное вкушать, но для товарищей по ударному труду – всегда готов. Я же не просто так, погулять вышел, а пионер.

Хмыкнули мы, да и пошел я, солнцем палимый. Жаркая нынче весна задалась. Нет, про солнце – чисто для красного словца ввернул – низкая облачность никуда не девалась, но уже

всерьёз тепло. Я босиком топаю – это пионерам не запрещено, а мне нравится, да и бутсы мои разлезлись, если по правде. Пора обзаводиться новой обувкой.

Дорога выписывает кривулину, обходя оконцовку балки, сливается еще с двумя, приходящими с других сторон, и тут вижу я девочку-подросточку в светлой блузе и тёмной юбке, присевшую рядом с корзиной и очищающую крашеное яичко. Первая мысль – сегодня Пасха! Вторая – так ведь она же пионерка! Это потому, что аккуратно свёрнутый красный галстук торчит из корзинки. И, наконец, третья – пионерка тайком собралась съесть символ веры... не, ну я вообще безбожник, поэтому прошу прощенья, если не так сказал.

Но самая главная мысль всё-таки четвёртая:

– Здравствуй, Мусенька, – мгновенно проговариваюсь я. – Кушай на здоровье, я никому не скажу. – Дело в том, что прямо передо мной – моя будущая жена. Мать троих детей и бабушка семерых внуков. А насчет правнуков – не уверен, что точно назову их число.

– Христос воскрес, – отвечает мне девочка и протягивает яичко.

– Воистину воскрес, – автоматически даю я правильный отзыв. А потом отработанным за полвека совместной жизни движением обнимаю светоч грёз моих и целую прямо в уста сахарные.

Потом мы сидим рядышком на не так давно проклюнувшейся свежей травке и вкушаем лакомство – яйца в эту эпоху, хоть и не редкость, но и не просто еда. Правда, в селе с этим заметно проще, чем в городе, хотя многие деревенские жители их продают, поэтому особого яичного изобилия в этом мире пока не наблюдается. А ещё в корзинке несколько куличей. Самый маленький мы делим пополам и деловито уплетаем. Они – тоже лакомство. Изделия из сдобного теста пекут только по праздникам.

Во мне наконец просыпается разум, и я способен вместо того, чтобы делать глупости, попытаться вести речи честные, случаю пристойные:

– Это ты в храм бегала, куличи святила?

– Батюшка их освятил, а я да, бегала, – и смотрит издевательски. – Знаю я, что вы лётчики, всегда быстрые, но ты вообще как коршун. В другой день только попробуй так сделать – кубарем покатишься. А сегодня – ладно. В честь Пасхи можно.

Ха, это же она про объятия мои и поцелуй! Ну да, ей же нынче всего одиннадцать – на год меня моложе – и видит она меня в первый раз в жизни. Поэтому решила, будто я подкатил к ней христосоваться... да, есть такой обычай, только я не по обычаю и не для этого. Но почему тогда назвала лётчиком? И не удивилась, что знаю её по имени? Не иначе сживала с краешку лётного поля, любясь на взлетающие и садящиеся самолётики. Примечал я стайку деревенских ребятишек. И знал, что она может быть среди них, но нарочно не подходил, чтобы не вышло нам встретиться раньше времени, потому что в аэроклуб она поступила в сороковом году, если считать по версии моей предыдущей жизни. Тогда мы с ней и познакомились – вот не хотелось мне опережать старый график.

Да и встреча та, первая, никакой привязанностью не обернулась – мы уже после войны нашли друг друга. Два капитана. Она тоже летала, в основном к партизанам, да разведгруппы высаживала-забирала. В перерывах между вылетами на бомбометание, ночными, естественно. Но сейчас, когда ничего подобного ещё не было, она в полном неведении относительно моих мыслей и, чего уж греха таить, привычек. Оно бы и ничего, если бы я не повёл себя с ней так по-хозяйски.

– Целый год ждать, – непроизвольно вздыхаю я, – меня продолжает переть глупая уверенность старого супруга. Девочка, между тем, с одной стороны, смущена, с другой – не робкого десятка. Кроме того, в ней уже проснулось главное женское качество – любопытство.

– А чего такого ты никому не скажешь? – спросила она недоуменно и, не дожидаясь ответа, продолжила «наезд»: – Вот если бы я пообещала, что не скажу отцу про твоё охальство,

тогда бы и спросу не было, – снова уперла в меня тот самый взгляд, под которым я таю, и молчит, дожидаясь ответа.

– Буду счастлив, если ты представишь меня своим достойным родителям, – под воздействием её бездонных очей я мгновенно слетаю с катушек и несу полную чушь. – Ты не сомневайся, как только наступит срок, поженимся. Деток вырастим, внуков побалуем, на правнуков полюбуемся. – Вижу, как Мусенька обворожительно краснеет, но держит себя в руках просто великолепно.

– Ну, уж нет, – заявляет она решительно. – Рано пока знакомить тебя с моими батьками. Сначала я для себя решу, люб ли ты мне, а уж потом, как разрешу, тогда подкатывай, – говорит, а сама галстук из корзинки достала и повязывает. Пионерка, понимаешь, возвращается из церкви.

Видимо, прочитав на свой лад выражение моего лица, она поясняет:

– Неладно как-то в галстук в храм входить. Батюшка пугается, с добром ли человек пришёл, не станет ли хулу нести?

– Допускает пионеров к молитве? – насмешливо тяну я.

– К службе, – поправляет меня Мусенька. – Молитву всяк сам может сотворить. Так он и комсомольцев венчает, хороший у нас батюшка. Всё-всё понимает. Добрый человек и рассудительный.

Эти слова меня мигом протрезвили – чары девичьи отпустили раскрывшийся бутон мальчишеской души, отчего он мигом схлопнулся. Итак, местный поп – мужик с понятием и с властями живёт в ладу. Это может крепко помочь моим планам, если удастся вступить с ним в контакт.

– Познакомишь нас? – слёту беру быка за рога.

– Ты и сам не без языка, а он людей не чурается, – язвительно смотрит на меня будущая жена.

– Так безбожник я. – Лучше сразу сознаться.

– Это ничего, лишь бы человек был хороший, – улыбается своим мыслям девочка и до боли знакомым жестом ерошит мою макушку. Таю. Но держусь.

– Понял, – отвечаю. – Сегодня из-за Пасхи он весь день на работе. Так что зайду в другой раз. А мне бы закуски купить для мужиков, – потрясаю пустой торбой и шелестю... шелещу... (не знаю, как правильно) парой купюр.

– И чего мы стоим, кого ждём? – упирает руки в боки Мусенька. Опять до боли знакомая поза, при виде которой всё внутри взбалтывается, но не смешивается. – Православные ждут тебя, чтобы вкусить от щедрот великого праздника, а ты тут встал посреди дороги и лясы точишь! За мной, телепень, – подхватив корзинку, она даёт мне знак следовать за ней.

Следую. Куда ж деваться! В будущем я всегда её слушался – привычка. Только вот не примечал ни разу, чтобы она в Бога верила. Если и было что, то всегда молча, про себя.

Глава 7. О духовном

Ни к какому кузнецу я в этот день не зашёл – знакомился с будущими своими тестем и тёщей. Вернее, покупал у них закусоиды для мужиков из мастерских. Раньше, в прошлой жизни, мне с роднёй своей суженой свидеться не довелось – отец погиб на фронте, а мать и обе сестры были убиты румынскими оккупантами. Хата к моменту, когда мы сюда наведались, была разграблена и расплылась под зимними дождями без хозяйской руки и растащенной неведомо кем крыши. Позднее здесь жили совсем чужие люди, но больше в эти края мы не заглядывали – уж очень радость моя делалась от этого грустной. Хотя с тётками и дядями переписывалась и кое-кого зазывала к нам в гости.

Нынче же я с интересом разглядывал их небольшое хозяйство и диву давался разумности, с которым оно велось. На огороде росли кукуруза, подсолнечник, горох и разные овощи. Четыре пары женских рук содержали посадки в порядке, хотя и мать и отец работали в основном в колхозе. Но того, что выделялось за этот труд, на сытную жизнь явно не хватало. А для того, чтобы хватало, по двору расхаживало множество кур-несушек. Как я понял, выращивала эта семья в основном корма для них. А уж яички обменивались и на молоко, и на сало, и на пшеничную муку. Впрочем, их хватало и на то, чтобы продать на рынке, чтобы одеться и прихорошиться.

Нет, богатства в семье не было, даже зажиточной эту жизнь не назвать, но достаток выглядел устойчивым. И мне показался разумным выбор основного направления – одни девки в семье, как раз то, что нужно для присмотра за птицей и огородом. Я-то, до встречи с Мусенькой, своей семьи не знал, поэтому расчувствовался, размяк и перестал злиться на «компетентные» органы, не обращающие никакого внимания на такого замечательного и неординарного меня.

* * *

– Итак, – думал я, – органы государственной безопасности мышей не ловят. А поддержкой какой ещё могущественной организации я могу заручиться? Говорят, нынче существуют разные контрреволюционные подполья, пляшущие под дудку мирового империализма. Так у нас с ними слишком разные задачи – не пошевелиятся они в интересах развития советской авиации.

Церковь остаётся. Она нынче несколько не в чести, бывает, что и страдают служители культа, да и храмы нынче как-то не в почёте. Однако советские времена православные успешно пережили и паствы не лишились. Вот уж, воистину, организация, так организация! Тот факт, что ни во что божественное я ни капельки не верю, значения не имеет – у меня со святыми отцами сейчас вполне сходные цели – им гитлеровцы на нашей земле совершенно ни к чему. И гибель миллионов сограждан они будут переживать вместе со всем народом. К тому же – ведут они себя сейчас достаточно скромно, поэтому велика вероятность, что не «сдадут» меня с потрохами. Вот только как с ними столковаться – ума не приложу.

Впрочем, и поддержка комсомола моим начинаниям не повредит – всё равно я никуда не спрячусь от аэроклубовского комсорга – от Сани Батаева. Он заглядывает в мой сарай, интересуется. Нужных шурупов достал, когда понадобились. И втулки его хлопотами выточили на одном из одесских заводов по моим эскизам. Не крикун он, не руками махатель, а дельный парень. Именно он и «уведёт» у меня в будущем Шурочку – а она бы за худого человека не пошла.

Сам я нынче – пионер. Красный галстук ношу всегда – он кокетливо выглядывает из ворота технического комбинезона, который я, почитай, и не снимаю. Хотя с пионерской организацией школы давно потерял всякие связи – я ведь не вылезаю с аэродрома. Разве что иногда заглядываю в соседнее село. Ниток купить, иголок, ирисок. Зарплата ученика моториста невелика, но я тут на полном пансионе. Нет, на приобретение материалов или мотора для настоящего боевого самолёта у меня средств недостаточно – а не помогут ли хотя бы денежкой малой служители культа! В войну, кажется, церковь оплачивала боевую технику для Красной Армии. Почему бы не начать пораньше, пока жареный петух не клюнул в темечко.

Хотя, когда речь пойдёт об установке на самолёт вооружений или заграничного оборудования, например, авиагоризонта или радиополукомпаса – вот тут возможны серьёзные осложнения. Так я их нынче не боюсь – это же как раз и есть неудавшаяся часть моего плана. Правда, при таком развитии событий можно и в кутузку загнать. И тональность разговора выйдет совсем не та.

Время нынче строгое: партия сказала «надо» – комсомол ответил «есть». А при неблагоприятном начале контакта с органами безопасности не докажу ведь, будто именно я лучше всех знаю, что сейчас действительно необходимо, а не просто показалось руководящим товарищам. Правда, есть шанс, что мне удастся как-то стихушничать, повернуть дело так, чтобы строить самолёт для рекорда скорости, например, а уж маневренные качества в него заложить сразу неплохие, ну и местечко для пушки приготовить, обосновав это, скажем, как разбрасыватель агитационных листовок.

Зыбкий путь, неверный. Сомневаюсь. Я сейчас вообще во всём сомневаюсь. На языке младшего внука это выражается словами «плющит тебя, деда».

Эк меня растаскало! Чувствую, что потерял путеводную нить и теперь судорожно дрыгаюсь в расстроенных чувствах. И, если связываться с церковью, то нужно иметь совершенно другой план. То есть рассчитывать на изменение государственной политики в области авиастроения под влиянием служителей культа было бы просто глупо. Значит, и говорить об этом не следует. Нужно насочинять чего-нибудь поправдоподобней и уговорить святых отцов поработать на обороноспособность страны. А там – как пойдёт.

* * *

– Здравствуйте, отец Николай. – Священнослужитель сейчас дома. Сидит под деревом и что-то просматривает, надев на нос очки. Книжка перед ним лежит толстая, но тиснения на корешке не видно. Может статья, что мирского содержания.

– Здравствуй, отрок...

– Александр, хотя обычно Шуриком зовут. По делу я к вам.

– Так присаживайся, рассказывай. – Поп откладывает книгу, не закрывая её, и смотрит на меня поверх стёкол.

– Для начала докладываю – я совсем безбожник, но агитировать за атеизм не стану. Мне помощь нужна, причём не от вас лично, а сразу ото всей вашей Церкви, – вот так, без хитростей. Я ведь понимаю, что ответственный работник самого устойчивого в человеческой истории предприятия любые пацанячьи уловки мигом раскусит и легко запутает меня словесами так, что глаза на лоб полезут. Ну и вообще, с даром убеждения у меня дела обстоят неважно.

– Дело моё богоугодное, – тороплюсь я поскорее внести ясность. – Только это положение требует доказательств, – снова я спешу предвосхитить неизбежные в таких случаях вопросы. – Через шесть лет немец на нас нападёт, – окончательно раскрываю я свои карты. – И столько случится горя, что многие поколения будут помнить об этой беде. Людей погибнет страсть...

Пока я перевожу дух, мой собеседник успевает вставить словечко:

– А ты знаешь, как этому делу помочь, но без поддержки никак не справишься? – И смотрит пытливо.

– Ага, – говорю. – Вроде того. Только со всей проблемой мне не совладать – лишь с малой её частью справлюсь. Это сохранит несколько тысяч человеческих жизней.

Священник отложил очки и глядит на меня, словно на экзотическую букашку... экзотический фрукт, появившийся неведомо откуда. А мне пока добавить к сказанному нечего – надо посмотреть на реакцию собеседника и только потом гнать зайца дальше. Только вот не видно пока отклика на мой посыл – человек думает, как бы повежливей отшить малолетнего идиота – вот и всё.

– От врагов страну защищает армия, – наконец изрекает он банальность. – Тебе, отрочё, нужно не в храм божий обращаться, а к большому военному начальнику.

Ух ты! Реакция не совпала с ожидаемой. Нормальный человек принял меня за тихого помешанного и пытается избавиться от хлопот по общению с тронутым. А я-то думал, что именно такими ребятами святые отцы должны интересоваться как своими наилучшими клиентами. Наставить, так сказать, утешить, приглубить и втянуть прямиком в лоно. Чтобы или юродивого организовать, или верного последователя к делу приставить.

В общем, рухнул приготовленный план беседы. Буду импровизировать.

– Военные мне, скорее всего, поверят. Насчёт угрозы их оценки моим познаниям не противоречат. А вот план противодействия нападению у них совсем другой. Не нужен командирам отдельно взятый богатырь одним махом семерых побивахом. Им требуется много бойцов, в едином строю под руководством Коммунистической партии давящих гидру мирового империализма прямо в её логове.

С другой стороны, коли они даже возьмутся помогать мне изо всех сил, то и руководить этим делом примутся на свой манер, чем всё окончательно и бесповоротно испортят. Информация о замысле сразу поползёт вверх по вертикали власти и останется тайной только от собственного народа, но не от противника – никакой неожиданности для немцев не выйдет и ничего из затеи не получится, кроме напрасной траты сил.

А потом они ведь, руководители то есть, станут отдавать команды, что когда и где делать, и будут требовать неукоснительного подчинения прямиком по воинскому уставу. Сразу всё дело загубят.

Пока я нёс эту скорострелку, мой собеседник поглядывал на меня оценивающе. «Сейчас наладит куда подальше», – появилась в душе скорбная мысль. Но не тут-то было:

– Сколь годков тебе, отрок, – спросил священник.

– Двенадцать полных, – ответил я, не задумываясь.

– И ты уже успел разувериться в Советской власти? – продолжил он свою мысль с наигранным изумлением на лице.

– Не во власти дело, – принялся я отбиваться. – В людях проблема. В тех, которые принимают решения. Они ведь не с Луны свалились – как и любые миряне, хлопчут о том, чтобы не наделать ошибок. Поэтому изберут консервативный путь, связанный с минимальным личным риском. А немец – вояка серьёзный, он эти варианты тоже продумывает. Оттого поначалу будет раз за разом одерживать верх. Мой же способ рисковый и с виду вообще ни на что не годный, поэтому мало того, что откажут, так еще и присматривать станут, чтобы поперёк их решения я ничего делать не посмел. Если про свой замысел хоть заикнусь – обязательно найдется, кому позаботиться, чтобы у меня ничего не вышло.

– Уж не зависти ли людской ты опасешься, сын мой?

– Не в зависти дело, – помчался я срочно объяснять прописную истину. – Загвоздка в служебном положении руководящего работника. Ему же надо следить за тем, чтобы не «подпёрли» снизу и не вытеснили с занимаемой позиции. Поэтому, как только закопошится в его епархии кто-то, предлагающий какую-то неожиданную затею, он сразу старается её загнать.

Но не прямым приказом, а задержками, вопросами, дополнительными никому не нужными требованиями – поверьте мне, арсенал приёмов такого рода отработан веками и чрезвычайно богат на уловки, – в этом месте я сдупся, сообразив, что нить беседы как-то странно вильнула. Во всяком случае, не имел ни малейшего представления, о чем говорить дальше.

– Значит, лет тебе двенадцать, а ты и аттестат о завершении десятилетки получил, когда сверстникам твоим ещё учиться и учиться, и мотористом наравне с взрослыми мужчинами работаешь, и самолёт выстроил, быстрый, как ветер, – рассудительно произнёс священник. – И ещё знаешь нечто о будущем такое, о чём другим неведомо, – и поглядел на меня с прищуром.

Тут я и захопнулся, чтобы не зашла речь о чудесном прозрении или снизошедшей на меня благодати. Ясно ведь, что ветер подул куда-то в эту эфемерную сторону.

– Не по годам мысли твои, Александр. Уж не открылись ли тебе видения грядущего?

– Не знаю, как правильно это назвать, – ответил я торопливо. – Только память во мне возникла. И не чужая, а моя собственная, однако сведения в ней собраны из будущего, из времени, когда я стал сбиваться, подсчитывая правнуков.

– Вот оно как, стало быть, – пробормотал отец Николай. – Значит, на бумажке, кою ты мнёшь в шуйце, записаны события, что свершатся в ближайшее время. Это чтобы я поверил, будто ты видишь то, чего ещё не случилось. Ну, давай уж, чего труду пропадать? – протянул он руку и принял от меня изрядно пожатый в нервном напряжении конверт. – Ладно, ступай пока. Не ты один в затруднении, мне тоже следует поразмыслить над услышанным.

Так и не понял я, то ли раскусил меня духовный наставник здешнего селянства, то ли послал в пешее путешествие по никем так и не хоженному маршруту?

Глава 8. О мирском

После визита к служителю культа, завершившегося абсолютно ничем, я некоторое время чувствовал нешуточную обиду. Правда, зол я был всё же не на отца Николая, а на совершенно бестолковых чекистов. А ещё я испытывал отчаяние от невозможности повлиять на будущее.

Что я конкретно могу? В смысле – на что способен? Ну, рисовать на картах стратегические стрелочки – не готов, да и по части чёткой хронологии и конкретным направлениям наносимых немцами ударов спрашивать меня бесполезно. Зато я точно знаю, какие в этой войне потребуются самолёты, кому и какие технические задания необходимо выдать, что за проблемы возникнут при испытаниях, и даже способы их решения могу подсказать. Словом, поручи мне оснащение ВВС новой техникой – и не видать фрицам господства в воздухе.

Потому что известна мне и тактика использования авиации, и важные моменты в подготовке лётного состава и наземных служб – всё это пройдено на собственном опыте, изучено по книгам и даже в Интернете я многое находил, потому что всю жизнь интересовался военными самолётами.

И куда, скажите на милость, обратиться с этими знаниями подростку, учащемуся на мото-риста в одном из аэроклубов в причерноморских степях, живущему на бескрайних просторах Украины? Написать письмо товарищу Сталину? Объяснить ему всю глубину его заблуждений и ласково попенять за то, что профукал нападение Гитлера? И жизнь моя после этого станет ужасно познавательной, зато недолгой.

Ну, и признаюсь, личные качества этого вождя мне чисто по-человечески не нравятся. Не люблю я того, чего побаиваюсь. Впрочем, сколь плох или хорош этот человек – не важно. Важна высота административной пирамиды, в которой он на вершине, а я – у подножия. Чтобы достучаться, мне придётся пройти длинную череду встреч с разного рода людьми, занятыми, кроме всего прочего, заботами о своём продвижении по карьерной лестнице или борьбой за сохранение места... а то и жизни. Времена-то нынче суровые, внутри партии проходят процессы, непонятные человеку, неискущённому в политике.

На любом этапе можно упереться лбом в элементарное недоверие, поскольку дара убеждения у меня отродясь не было и даже к концу жизни толком не появилось. Разве что преклонный возраст вызывал у людей доверие. Так этого «аргумента» я нынче начисто лишён.

Что мне реально под силу – это построить самолёт, способный противостоять «мессерам» и сбивать «юнкеры». А потом, частным порядком, рубить их, пока меня не завалят. Не знаю, одного я успею уничтожить, десяток или сотню, но разум шепчет всё-таки о десятке. Так примерно оцениваю я свои возможности. Опыт и знания у меня есть, дело за послушным летательным аппаратом, способным и догнать, и удрать, и увернуться. Хотя проблема с вооружением самолёта частным порядком не решается. Да и нормального авиадвигателя мне не раздобыть. Ну и, в конце концов, не особо напрягаясь, я могу пройти тот же путь, что и в прошлой жизни, и после окончания лётного училища получить в своё распоряжение вполне достойный истребитель. Уж всяко лучший того, который смогу соорудить в условиях аэроклубовской мастерской. Если даже он будет с дефектами изготовления – уж исправить производственные косяки легче, чем собирать машину с нуля. Тем более в условиях армейских мастерских.

* * *

На верстаке передо мной варёная картошка, которую я разминаю с солью, а Мусенька поливает сверху пахучим постным маслом.

Ложку я держу в правой руке, а в левой, как и положено по этикету, бифштекс.

– Ты ешь, давай, – подбадривает меня девочка. – А то смотреть на тебя больно – кожа да кости. И в чём только душа держится!

Уговаривать меня не надо – до обеда ещё далеко, а завтрак был давно. К тому же физические нагрузки, которым я подвергаю своё тщедушное тело на ежедневных тренировках, успешно пережигают калории, получаемые в столовой. И каши, и борщи, которыми потчуют учлётов и технический состав, не отличаются заметным содержанием белков. Попросту говоря, мясным нас не балуют. Даже хлеба выдается определённое количество кусков. А растущий организм требует своего, отчего сытым я себя чувствую только первый час после приёма пищи. Потом всё куда-то проваливается и начинается «подсос».

– Вот эти два варёных яйца скушай за ужином, – гостя выкладывает на верстак свёрнутый из бумаги кулёк. – А маслица на хлеб намажь за завтраком! – передо мной стеклянная баночка, накрытая бумажкой, перетянутой вокруг горлышка шнуром. – Хлеб вот, – из сумки появляется каравай, какие моя супруга пекла со счёту раз в жизни – обычно на свадьбы детей и внуков. Это нечто роскошное, не черствеющее несколько дней и вкусное настолько, что есть его можно, словно конфету. – Не забудь пополдничать. Икры баклажанной держи, – ещё одна банка, побольше. – Сало вот, если внезапно проголодаешься, лук, чеснок, помидорки. Колбаски домашней колечко. А это борщ. Разогрей его паяльной лампой сегодня же и съешь. Творожок вот тут и сметанки немного к нему, – на верстаке появляется закрытый той же бумажной обвязкой гранёный стакан.

Сосредоточенно работаю челюстями и послушно киваю. А сам думаю: вот, оказывается, с каких пор радость моя такая заботливая – с малолетства, считай. Она всегда отлично готовила и кормила меня хорошо. Сейчас, когда мы совсем дети, она, не зная ничего о будущей совместной жизни, кажется, уже положила на меня глаз. А может, просто пожалела? Мне без разницы.

Подруга моей прошлой жизни сейчас худенькая девчонка... что я говорю? Не худенькая она. То есть – это чисто возрастное оттого, что в этом возрасте, в одиннадцать лет, у девочек начинается бурный рост в длину – до десяти сантиметров могут прибавить за год. Вот и Муся не успевает с наращиванием поперечных размеров, отчего выглядят ужасно худосочной.

На ней сатиновые шаровары и тенниска – трикотажная рубашка с отложным воротничком, но не расстёгивающаяся до конца, а надеваемая через голову. Вещица эта для села нехарактерная и по нынешним временам не дешёвая. С другой стороны, до города отсюда недалеко – местные за день успевают обернуться на рынок и обратно на тех самых трамваях, которыми ездят наши аэроклубовские. И ещё эта тенниска очень ей к лицу. Косичка у Мусеньки за спиной коротенькая, заплетённая лентой. Ну и сама она такая хорошенькая, что так и хочется потискать.

Тем не менее, голова моя занята анализом появления баклажанной икры – май месяц на дворе. Рано для баклажанов. Конечно, готовая икра могла сохраниться с прошлого урожая, если была в горячем виде закатана в стеклянную банку. Стеклянные банки в обиходе встречаются. А жестяных крышек и закаточных машинок я по прошлой жизни в это время не помню. Хотя в семье-то я не жил – многое ли видел из домашнего хозяйства? Замну, наверно, этот вопрос, тем более, что милая моя начала расспрашивать об устройстве самолёта и почему он летает.

И от этого стало как-то спокойнее на душе. Перестала глодать досада за бестолковый разговор с отцом Николаем, угасла обида на беспечных чекистов, даже намерение переквалифицироваться в контрабандиста начисто вылетело из головы. Меня всегда успокаивали два процесса: общение с Мусенькой и самолёты. Так что буду спокойно ждать, пока подрасту и смогу пойти в военное лётное училище, занимая оставшееся до этого время своими любимыми летательными аппаратами тяжелее воздуха и дружбой с этой девчонкой.

– А ты прокатишь меня на самолёте? – вырывает меня из задумчивости тихий голос.

– Прокачу, конечно. Вечером сделаю кружок над вашим домом, сяду за околицей и дожусь тебя. Только пальтишко прихвати – там, наверху, сильно дует. Шлем для тебя я возьму.

Потом провожаю гостью до края аэродрома и смотрю ей вслед – ладно она бежит, сверкая голыми пятками. Так бы и стоял, не отводя взора. Но нужно возвращаться к работе. Погода лётная – машины должны быть заправлены и осмотрены. Хотя учлёты и сами занимаются простейшим обслуживанием техники, но без присмотра эту группу оставлять нельзя – зелёные ещё. И ещё мне нужно немного подмарафетить свой аэроплан – он же у меня одноместный.

* * *

Немного места есть позади пилота под бензобаком. Вот туда и сдвигаю я сидячее место, защищая пассажира от ожога о горячий мотор спинкой кресла. А для себя кладу спереди только подушку другого сиденья от всё того же раздербаненного моими трудами У-1. То есть подруге придётся принять меня в свои объятия, обхватив со стороны спины, как обычно прижимаются к мотоциклистам их зазнобы. И, да, реально пространства здесь очень мало: будь мы взрослыми – вдвоём бы не поместились.

Рабочий день тем временем завершился. Самолёты укрыты чехлами или спрятаны под крышу. Народ расходится – кто домой, кто в казарму. А я запускаю двигатель, немного прогреваю его и почти от ворот ангара наискосок взлетаю – за небом или лётным полем сейчас никто не смотрит. Высоты особо не набираю – мне садиться через четыре минуты. Вот балочка с развилкой дорог на выезде, поле и окраина села – тут за огородами проходит дорога, по которой жители ездят редко – она не разбита, а только намечена промятой травой. Спокойненько сажусь, не делая круга над домами – меня тут уже ждут.

Упаковываю девочку в суконное пальто, оборачивая колени длинными полами, а привязанные ремни прилаживаю поверх нас обоих, перекрестив их за своей спиной. Немного неудобно, но жить можно. Взлетаем.

– А для чего служит палка, за которую ты держишься? – следует вопрос буквально через минуту.

Объясняю, что я ею рулю, сопровождая свои слова демонстрацией.

– А зачем педали?

– Ими можно поворачивать самолёт. Но обычно ими только немного помогают – то есть слегка доворачивают, – снова показываю. – А для поворота нужно наклонить машину в ту сторону, куда тебе надо, и немного потянуть ручку на себя, будто хочешь приподнять нос.

– Как на велосипеде, – радуется Мусенька.

– Ну, не в точности, но кое-что общее есть.

– Надо же, как всё просто! Дай мне попробовать – я справлюсь.

– Ладно. Но я буду держать тебя за руки – не вырывайся.

Садимся, меняемся местами. Вот незадача! Где же были мои мозги? До педалей-то я, сидя позади, никак не дотягиваюсь. Да и руки могу держать только за локотки. А Муська поддала газку и катит по полю, удерживая хвост оторванным от земли. Я ни жив, ни мёртв – не знаю, как вмешаться, как поправить ошибки... но ошибок нет. Сбросив газ, девочка замедляет бег самолёта, плавно опуская хвост.

Вот мы уже не бежим, а катимся.

– А как притормозить правым колесом?

– Тот рычажок на себя, но плавно.

Начинаем поворачиваться вправо, снова приподняв хвост – радость моя слегка поддала газку, отчего он опять оторвался от земли. Отпустила тормоз – разгоняемся, замедляемся, поворачиваем влево.

Пробежки, остановки, повороты, то торможением одного колеса, то рулём, сдвигая хвост в нужную сторону. Попыток взлететь мы так и не предприняли – не разгонялись до скорости отрыва.

– Ой, Шурик! Как здорово! Но я уже устала.

– Завтра покатаемся? – сообразив, что взлетать моя подруга не собиралась, я почувствовал глобальное облегчение. Ничего не имею против того, чтобы она порулила по земле.

– Завтра не могу. И послезавтра не могу. А на третий день прилечай снова. Тоже вечером.

Вообще-то крутились мы по лётному полю аэроклубовского аэродрома, так что даму свою я домчал снова до окраины села. Естественно – по воздуху.

Глава 9. Спокойное ласковое лето

Мусенька не до бесконечности каталась по земле – уже во время третьего «сеанса» оторвала колёса от грунта буквально на несколько секунд, подержала короткую «дорожку» и прибрала газ – аэродром как раз заканчивался, и дальше начиналась кочковатая неухоженная поверхность. Тормозить колёсами опасно – можно кувырнуться, но, если прижать хвост к земле, потянув на себя ручку, то... получилось. Я подсказал, а она сделала. Соображает и радуется своими успехами.

Летать она начала довольно скоро, выполняя все эволюции очень аккуратно и внимательно слушая объяснения. Потом мы летали на море купаться, а иногда просто поднимались повыше, чтобы полюбоваться на окрестности с высоты птичьего полёта. Один раз, прихватив с собой запасную канистру, долетели до самого Николаева – там много всяких пароводов. Словом – приятно проводили время.

Техническим творчеством я занимался не слишком много – помогал нашим планеристам прилаживать мотоциклетный мотор на их аппарат. Они добыли где-то одноцилиндровый шестисильник, а с такой мощностью не так-то просто взлететь. Хотя оторвавшийся от земли планер уверенно держался в воздухе и даже потихоньку набирал высоту, подгоняемый пропеллером. Вот об этом самом пропеллере мы с Саней Батаевым и завели разговор. Дело в том, что винты изменяемого шага пока не вошли в обиход даже в настоящей авиации – это достаточно сложное в плане механики устройство с серьёзной начинкой втулки, к которой крепятся поворачивающиеся лопасти.

Тот факт, что я знаю, как это устроено, значения не имеет, потому что сделать своими силами не могу.

– Так я в мастерских с ребятами потолкую, – предложил наш комсомольский заводила. – Ты только нарисуй.

Ага! Нарисуй! Тут же и расчёты нужны нешуточные, и прочные сплавы, и неслабая точность изготовления при высоком качестве поверхностей. А ещё лопасти отнюдь не деревянные – масса у них большая, а при креплении за один конец велик риск, что оторвутся под действием центробежной силы. Лучше бы сделать из алюминиевого сплава, причем не литьём в землю, а более культурно... хотя в этой области технологий я не специалист. Винт изменяемого шага, это серьёзно. Очень серьёзно.

Тем не менее, выход нашёлся. Эскизы я приготовил и отдал, а сам взялся за выклеивание лопастей из текстолита. Контур кромки согнул из толстой стальной проволоки-катанки, отлил болванки из сплава Розе (добыл его всё тот же Саня) и обмотал несколькими слоями перкаля, пропитывая их всё тем же бакелитовым лаком.

Интересный момент – перкаль, которым сейчас обтягивают крылья, а подчас и фюзеляжи большинства самолётов, мне недоступен, поскольку я – частное лицо. А вот энтузиастам-комсомольцам его дали. Эту прочную ткань высокой плотности плетения просто в магазине не купишь, а и была бы в продаже – так мне не по карману. Как не по карману и саржа – тоже очень крепкий материал. Для своего бакелитового текстолита, что пошёл на обшивку крыла, я использовал мешковину, правда, лучшего качества. Мне её требовалось больше двадцати пяти квадратных метров, что влетело в неслабую копеечку, прикидывая на доходы ученика моториста. То, что обшивка от этого стала толстой – даже хорошо – есть место для зенковки под головки шурупов. А из-за высокой ворсистости нитей уменьшилась хрупкость – основа сыграла роль наполнителя-пластификатора. Конечно, прочность на разрыв не так велика, как если бы я применил перкаль или саржу, но вполне достаточная.

Так вот – на лопасти для винта мотопланера использовался перкаль. И на лопасти для винта моего самолёта – конечно, я сразу делал два экземпляра с одинаковыми втулками, год-

ными для моторов мощностью примерно до сотни лошадок. В принципе, такие можно ставить даже на У-2, только с соответствующими лопастями.

Работал я без поспешности, в охотку. Болванки из сплава Розе доводил до кондиции, где отрезая лишнее ножом, где проминая лёгкими ударами молотка. Мягкий это материал. Я бы сказал, как пластилин, если бы он слипался. После частичной полимеризации бакелита, когда тот уже начинал держать форму, нагревал заготовку в кипящей воде и выливал расплавившуюся болванку, после чего лопасть оставалась натянутой на образовавшийся внутри каркас из стального прутка, концы которого и служили креплениями.

Полировка, балансировка – много неспешной ручной работы. А потом мотопланер сумел-таки оторваться от земли без посторонней помощи просто потому, что на малой скорости при оптимальном угле атаки лопастей возросла тяга. И летать этот аппарат стал лучше – быстрее набирал высоту и охотней разгонялся. И мой самолётик с новым винтом сделался динамичней.

Приоткрою один секрет. Первые винты изменяемого шага, появившиеся на наших самолётах перед войной, позволяли изменять угол атаки лопастей в сравнительно небольшом диапазоне. Но я сразу размахнулся широко. Мог вообще обнулить угол. Или даже сделать его отрицательным, превратив винт в тормоз. А, если поворачивать в другую сторону, то можно было поставить лопасти параллельно набегающему потоку, сведя к минимуму сопротивление. Это называется зафлюгерить винт. Приём, применяемый при отказе двигателя на двухмоторных машинах. Э-э... что-то я далеко забежал.

Главное – мой самолёт стал динамичней. А ещё я попробовал притормаживать его во время пикирования. Хорошо получилось – словно невидимая рука не позволяет разогнаться до бесконечности. Нужно только не забыть при выходе из пике перевести тягу на передний ход, чтобы струя воздуха обдула хвост. А то при торможении самолёт становится «вялым» – медленно реагирует на управление.

Задумавшись над управляемостью при таких условиях, я пришел к выводу о необходимости изменить кое-что в хвостовом оперении. Традиционно рули высоты и направления относительно невелики и представляют собой только часть задней плоскости – остальная, неподвижная часть служит стабилизатором и ещё несёт небольшую часть веса самолёта. Мне же пришлось в голову рулить всей поверхностью. Тогда даже при малой скорости обдува управление сохранит эффективность. Но при высокой скорости возникает опасность «переборщить» или просто не справиться, потому что для поворота потребуется чересчур большое усилие. Хотя, если сбалансировать рули, поставив ось примерно на середину длины, проблему усилия легко преодолеть. Но при этом самолёт лишится отрицательной обратной связи – перестанет стремиться выровняться при отпущенной ручке. Это называется – станет «строгим». Очень строгим. Не прощающим ни малейшей неточности.

Нет, если бы на нём летал только я – беды бы не было. Но ведь и Мусенька тоже поднимает в воздух эту этажерку. А этой девочке что-либо запретить я не в силах. Она ведь милая только до тех пор, пока ей не возражают. Ссориться с ней неохота.

В конце концов, выход нашёлся – нужно было организовать две оси вращения: идеально сбалансированную для себя и несколько смещённую вперёд для подруги. Хотя совсем точно сбалансированное положение и мне вряд ли понадобится. Словом, хвост я переделал. С горизонтальной плоскостью всё вышло легко и просто из-за наличия двух балок, а вот с вертикальными пришлось поломать голову над закреплением верхней точки оси вращения. В результате хвост немного потяжелел.

И, хотя основным был «нестрогий» вариант, но переставить рули в идеально сбалансированное положение можно было быстро – всего-то десяток болтов отпустить, а потом снова затянуть после изменения положения плоскостей. Для себя я эту возможность опробовал – очень напрягает такой полёт, но справиться можно. Только ни на секунду ни на что невозможно

отвлечься. А Мусеньке понравился облегченный вариант управления. Она приспособилась к нему очень быстро.

Зато в голове у меня родилась поистине хулиганская идея. Но для её реализации требовалось сбалансировать ещё и элероны. Это оказалось сложнее, потому что в тонкой задней кромке крыла очень тесно. Но при помощи сельского кузнеца после нескольких дней у тисков с напильником в руках с задачей я справился. Собственно, тут тоже было два варианта, но основной, тот, что несбалансированный, остался без изменений по отношению к первоначальному. А второй – тот самый, опасный для жизни, при котором не чувствуешь машину ни руками, ни ногами и вынужден контролировать её исключительно по внешним признакам и помня, в каком положении держишь органы управления.

Этот вариант я сначала осторожно опробовал вблизи аэродрома, а потом уже над морем, вдали от чужих глаз, проверил, смогу ли проделать тот фокус, ради которого всё это затеял.

Получилось. Что получилось – об этом позднее. Сюрприз вышел из тех, от которых у понимающего человека может снести крышу. Это не для развлечения досужей публики.

Глава 10. Дождлся

Шел уже сентябрь, когда отец Николай прислал за мной мальчишку. Передал, что будет ждать у себя после работы. Я мешкать не стал – как закончились полёты, так сразу и отправился.

В саду за столом кроме священнослужителя сидели два дядьки в чёрном. Не знаю, чем ряса отличается от сутаны, но одежда на них была явно церковной.

– Инок Крутилин, – представился мне один из них и встал, протягивая руку.

– Инок Вертелин, – отрекомендовался второй.

– Инокня Надежда, – представилась молоденькая женщина, наряженная в платье, как у сестры милосердия, только платок на ней не белый, а чёрный. И ещё перед ней лежал раскрытый блокнот размером с амбарную книгу. Блокнот, потому что листается не вбок, а вверх. И еще заточенные карандаши.

Глядя на процедуру знакомства, отец Николай выглядел... кажется, его что-то беспокоило. Да и я сразу уловил в поведении незнакомцев фальшь. То есть парни эти явно ряженые, как и девица-стенографистка. Словом, маскировка под монахов и монахиню выполнена без знания дела. Это, конечно, ребята из «органов».

Точно, из «органов», потому что на краю стола лежит газета «Правда» со страницы которой на меня смотрит не кто-нибудь, а Стаханов, на днях нарубивший в своём забое фантастическое количество угля за одну смену. Я помню только, что больше вагона. Получается, что местный поп мою бумажку с предсказанием этого события передал... куда следует. И теперь для того, чтобы прикрыть его связь с безопасниками, устроен этот неуклюжий маскарад. Нет, я не в претензии – если человек на таком посту поддерживает связь с ответственными товарищами, всё понятно – присматривать за настроениями прихожан действительно нужно.

– Так что же ты, отрок Александр, хотел бы получить в помощь от матери нашей – Церкви? – недолго думая, выдаёт Крутилин.

– Рации для самолётов, – отвечаю. – В тридцать девятом году, полагаю не позднее, в Америке появятся самолёты «Аэрокобра». Сами самолёты нам тоже интересны, но, во-первых, они дороги, во-вторых, кто же нам их даст? Зато радиостанции, которыми они комплектуются, наверняка делают на каком-то другом заводе и сами по себе эти девайсы вполне могут продаваться. Ну, такая страна, что за деньги там почти всё доступно.

Эти радиостанции хороши тем, что сделаны не одним ящиком, а состоят из небольших коробочек, между которыми протянуты провода. Их удобно монтировать в небольших машинах, где напряжённо с пространством. И лётчики наши отзывались об этих устройствах хорошо.

– А откуда они появились у наших лётчиков? – потребовал пояснений Вертелин.

– Они стояли на этих самых «Аэрокобрах». Американцы поставляли их нам во время войны.

– И как себя зарекомендовали эти самолёты?

– Хорошо зарекомендовали. Хотя американские пилоты их не одобряли. То есть спланировали нам то, что самим не подошло, но в здешних условиях аэроплан пришёлся ко двору.

– Потом о самолётах, – остановил тему Крутилин. Похоже, что он старше по званию. – Так ты утверждаешь, что наша промышленность не обеспечила авиацию радиосвязью?

– Так точно, товарищ старший инок, – подтвердил я. – В начале войны с этим было совсем кисло. Немцы действовали согласованно, а мы – каждый сам по себе. Ну, кое-какие команды удавалось передать покачиваниями крыльев, но, сами понимаете, лексикончик у такого способа общения невелик. Да и невозможно всё время смотреть на командирскую машину – нужно

и за противником наблюдать, и вообще обстановку контролировать. А ещё наши радиостанции первое время очень шумели – аж голова раскалывалась.

– То есть ты воевал?

– Так точно. Почти четыре года.

– На каких самолётах?

– И-153, И-16, Ил-2 и Пе-2.

– И-153 – это что?

– Одна из модификаций И-15. И-16 тоже имел несколько вариантов исполнения, но в названиях это не отмечалось – они шли по сериям. Ил-2 – бронированный штурмовик, тоже совершенствовался всю войну. А Пе-2 – пикирующий бомбардировщик. И они сильно изменялись от партии к партии.

– Так что, у нас не было истребителей новее И-16?

– Были. Но мало. К тому же почти все они оказались не вполне освоенными в производстве и не до конца изученными в войсках. Только МиГ-3 конструкции товарища Поликарпова к этому времени был вполне приличной машиной. Но он создавался для боёв на больших высотах, а война шла на средних и малых. Немецкие Ме-109 были быстрее именно там, где и проходили бои.

– Да перестаньте вы о самолётах! – прикрикнул Крутилин. – Ты скажи, когда началась война?

– 22 июня 1941 года. Немцы напали без объявления войны в четыре часа утра сразу по всей границе.

– Кто был у власти?

– Гитлер.

– Какие союзники у него были?

– Итальянцы. Но они на нашем фронте не слишком себя проявили. Больше всего активничали румыны. У них, кстати, и авиация была. Я с их Хе-112 не раз кувырчался. И Ме-109 у них тоже были. Обе машины – серьёзный противник. И лётчики подготовленные.

– Опять ты про авиацию! – рявкнул Крутилин. – Ты про союзников ещё не отчитался.

– Ещё Япония считалась союзником Германии, но на нас она так и не полезла. Венгры и словаки ещё поминались. И Финляндия нависала с севера. Беспокоила она нас не слишком мощно, но силы на себя оттягивала большие. Так что из серьёзных супостатов только румыны. Эти и лезли, как на мёд, и на оккупированных территориях зверствовали.

– А Турция?

– Турция? Да она как-то в стороне оставалась, насколько я помню. Вы поймите, товарищи иноки, я ни про политику не в курсе, ни про стратегию ни в зуб ногой. Ход войны помню только по крупным событиям или где сам участвовал. Вот про авиацию – да, в курсе дела. Хотя тоже не про всю.

– Так! Давайте опять вернёмся к тем вопросам, которые непосредственно касаются Церкви. А к авиации вернёмся позднее, – попытался вернуть разговор в упорядоченное русло Крутилин.

– Ну, кроме радиосвязи ещё очень важным моментом я полагаю закупку всё в той же Америке киноаппаратуры. У них нынче должна развиваться цветная съёмка, так называемая «Техниколор». Если поставить такую камеру на самолёт, то при съёмке с частотой не двадцать четыре кадра в секунду, а три раза в минуту получим череду снимков, дающих чёткое изображение полосы, над которой пролетел разведчик. Конечно, нужна и аппаратура для проявки, и химикаты – у нас в этой области дела обстоят не столь хорошо. А отсутствие объективной информации о противнике – просто катастрофа. Мы тогда пропустили довольно много перемещений фашистов, отчего имели ужасные неприятности.

– И почему же вы, Александр Трофимович, полагаете необходимым привлечь к этому именно Церковь?

– Ну, она ведь, наша православная, не только на Руси имеет место быть. В Америке наверняка есть соответствующие организации ещё со времён русских колоний. А попы как-то между собой общаются. Письма там шлют, в гости могут друг к другу ездить для обмена опытом или по организационным вопросам. Каждый батюшка знаком со своими прихожанами – вот и образуется возможность найти нужных людей, заинтересовать их в том, чтобы разыскать и честно приобрести нужные стране вещи. Я помню, что во время войны священнослужители покупали для армии целые танки или даже самолёты. Ну а тут, если начать немного пораньше, то от подобной помощи будет куда больше толку. Попы ведь знают, что нет власти, кроме как от бога. Поэтому всегда будут поддерживать и свой народ, и правительство, которое ведёт наше общество по пути построения справедливого общества. Верно я говорю, отец Николай?

Батюшка кивнул, а иноки переглянулись.

– То есть общее дело делаем. И не оружие покупаем, а продукцию мирного применения, – добавил я веско. – Стемнело уже, товарищи, а мне завтра с утра на работу. Давайте на этом разговор завершим, а продолжим его, когда у вас образуются конкретные вопросы. Лучше – в выходной. И ещё я бы хотел переговорить с товарищем Поликарповым. Он человек старой закваски, верующий, поэтому, если авторитетный поп его попросит назначить время и уединённое место, где бы я мог показать свой самолёт в полёте, но без чужих глаз, это очень помогло бы нам найти с ним интересные темы для обсуждения. Вам ведь про авиацию неинтересно, а мне на другие темы говорить неудобно – я в них мало что понимаю. Да и помню не много, тем более что знаю в основном или с чужих слов, или по открытым источникам, где упоминаются не все важные детали.

* * *

Возвращаясь в аэроклуб, я не слишком сожалел о пропущенном ужине – меня ждал творог, принесённый накануне Мусенькой, и добрый ломоть роскошного белого хлеба. И ещё немного жалко было чекистов – они ещё не поняли, в какого масштаба события ввязались. Даже вопросы толком не приготовили – явно впопыхах да с кондачка решили наскочить... хотя стенографистку с собой взять не забыли.

Ну да ладно, если я хоть что-то в чём-то понимаю, в следующий раз допрашивать меня будут долго и буквально изведут неудобными вопросами. А это была короткая разведывательная вылазка. Думаю, ребята полагали, что быстро разберутся с мошенником, но, судя по всему, мои речи их убедили – поняли, что имеют дело не с розыгрышем. Тогда им потребуется некоторое время на размышления.

Глава 11. Николай Николаевич и Валерий Павлович

Меня довольно долго не беспокоили. Или не приняли всерьёз, или данные о беседе анализировали на разных уровнях, оценивая их достоверность. Только в самом конце сентября прибежал мальчишка от отца Николая с запиской, где было указано место и время демонстрации моего самолёта.

Конечно, я прилетел. Внизу посреди сжатого, но не перепаханного поля стояла легковушка, рядом с которой топтались два мужчины. Оба в штатском. Смотрели они в мою сторону – так что, скорее всего, прибыл я туда, куда нужно. Со всего хода сделал «свечку», завис и переключил винт на задний ход. Выровнял машину, плавно приподнимая хвост и набирая скорость задом наперёд. Вот в этом положении, двигаясь раком, я и прошёл так, чтобы меня было хорошо видно зрителям.

Потом снова задрал на этот раз хвост, и после зависания разогнался уже носом вперёд, выйдя из пике ещё до того, как скорость стала значительной. Да тут же и сел прямо на поле, остановив самолёт рядом с автомобилем.

– Пионер Субботин демонстрацию техники закончил, – доложил я, подходя к мужчинам.

– Впечатлён. Поликарпов, – ответил тот, что ниже ростом и протянул руку для приветствия.

– Ну, ты и выдал! – подхватил второй. Чкалов. – А меня научишь?

– Отчего бы не научить, Валерий Павлович, – кивнул я приветливо. – Но, вообще-то, этот цирковой номер практического значения не имеет – чистые понты. Ну, и, главное, чтобы вы поверили моим словам о том, что в авиации я разбираюсь.

– Гляди-ка! – воскликнул Поликарпов. – Он заднюю плоскость сделал сплошной. То есть при набегании потока сзади рули не заламывает. Точно! И ось сцентрирована. На рулях направления – тоже.

Валерий Павлович покачал элероны, глядя на то, как от его усилий покачивается ручка:

– Тут такая же история. А зачем ты такое мощное крыло применил? Можно было и попроще сделать. И полегче, – он приподнял плоскость за конец, наклоняя весь самолёт.

– Рассчитано на двигатель в двести пятьдесят – триста лошадок, – согласился я, не ломаясь. – Вот с ним бы я вам «кобру» Пугачёва показал, а с этим мотоциклетным недоразумением даже простейшие фигуры высшего пилотажа приходится делать только после разгона за счёт снижения. И то не все.

– Рассчитано, говорите! – приподнял брови Николай Николаевич. – Может быть, вы, юноша, окажете нам честь и присоединитесь к конструкторскому коллективу, в котором я работаю?

– Этот вопрос мы обязательно обсудим, – кивнул я. – Но сначала мне необходимо рассказать о том, откуда я такой умелый и знающий.

– Эй-эй! – донёсся голос со стороны автомобиля. – Об этом не может быть и речи. Разговор шёл только о показе самолёта. Ты вообще не должен был тут садиться, – из кабины выбрался старший инок Крутилин. На этот раз в военной форме с тремя кубарями в петлицах.

– Показ, так показ, – ответил я миролюбиво и достал из кармана отвёртку. – Посмотрите, Николай Николаевич, как устроено крыло.

– На внутренний осмотр у гражданина Поликарпова допуска нет, – категорически заявил Крутилин.

– А он и не требуется. Достаточно моего авторского позволения, если Николай Николаевич интересуется, конечно.

– Несомненно, интересуюсь. Вероятно, у вас металлический набор? Если крыло рассчитано на мотор солидного веса, то нагрузка выходит килограммов пятьдесят на каждый квадратный метр.

– Набор сосновый, но крыло рассчитано на нагрузку в четверть тонны на квадратный метр. Статически я его испытал – так что прикидки частично подтверждены.

– Что? Положили концами на опоры и нагрузили ста пятьюдесятью пудами? И уцелело?

Я кивнул. Посмотрел на недовольное лицо Крутилина и поспешил распрощаться, затолкав при рукопожатии записку в руку Валерия Павловича. Ничего особенного – просто мой адрес. Давать свои координаты самому Поликарпову на глазах у бдящего чекиста показалось мне неправильным.

* * *

Письмо от Николая Николаевича пришло мне с обратным адресом Валерия Павловича спустя пару недель. Этим путём, то есть через Чкалова, мы переписывались до ноября, до моего отпуска, который я планировал провести в Москве. А меня каждые выходные мучили вопросами, на большинство которых я отвечал, что достоверными сведениями не располагаю. Ну, не интересовался я никогда политикой. И заметных событий помню не так уж много. Припомнил войну в Испании – она как раз началась в тридцать шестом после мятежа. Даже фамилию генерала Франко назвал. И Долорес Ибарури. Про то, как сначала наши ишачки причёсывали «мессеров», но потом, после установки на тех более мощных моторов, стали терпеть поражения.

Про репрессии тридцать седьмого благоразумно «забыл». Забыл и год, когда произошли события на озере Хасан, но предположительно это было в тридцать восьмом и за них наказали кого-то из больших военачальников. Имени называть не стал – не хватало мне ещё кого-то подставлять.

К тридцать девятому году отнёс Халхин-Гол, начало Второй мировой с нападения на Польшу первого сентября, зимнюю войну в Финляндией из-за прилегающей к Питеру территории и отметил слабость подготовки Красной Армии. Ещё вспомнил, что наши лётчики оказывали интернациональную помощь китайскому народу в борьбе против японских милитаристов, но точных дат не назвал – я их и не знал никогда.

Одним словом, как-то не о том меня спрашивали. А потом вдруг и это прекратилось – словно забыли. Но в конце октября приехал к нам в аэроклуб «инок» Вертелин, одетый в форму со знаками различия лейтенанта.

– В общем, Шурик, выводы о тебе сделали, – сказал он прямо от порога. – И решения приняли. Ты действительно тот, за кого себя выдаёшь. Поэтому вашим контактам с Николаем Поликарповым мешать не станем. Более того – даже поспособствуем. Билет тебе купим, гостиничный номер оплатим, но все беседы должны проходить под стенограмму и в присутствии охраны. Ты – человек взрослый – должен понимать и способствовать нашим сотрудникам. И, да, я не Вертелин, а Конарев Игнат Кузьмич.

– А Крутилин?

– До него тебе нет дела. Он теперь занимается другими вопросами. А вот стенографистка будет та же самая.

– Кстати! – поняв, что наконец-то разговариваю с адекватным мужиком, обрадовался я. – Спасибо, что тогда пригласили на встречу Валерия Павловича.

– Это не я. Крутилин решил, что мнение лётчика-испытателя из ЦКБ будет не лишним.

– И каково же это мнение, если не секрет?

– Какой там секрет! Оба в один голос кричат, что ты действительно отличный специалист. Другие наши товарищи, ознакомившиеся с эскизами, которые ты отправлял Поликар-

пову, с этой точкой зрения согласны. За винты изменяемого шага уже посадили профильный коллектив.

- Куда посадили? – охнул я. – На какой срок?
- Да за кульманы посадили и за расчёты.

Глава 12. Отпуск

Начальник аэроклуба отпустил меня на отдых только в начале ноября. Раньше не мог, потому что нужно было постоянно обслуживать технику – полёты осенью шли интенсивно, так что я и сам не особо настаивал. А как погода испортилась и начались дожди – тут и вырвался.

Мусенька взялась провожать меня до самого поезда, и отказать ей в этом я не посмел. Даже не стал спрашивать о том, как же занятия в школе? На вокзале встретились с «инокиней Надеждой» – она была в партикулярном платье и выглядела сногшибательно. Подруга моя, вручая мне холщовую сумочку с дорожной снедью, косилась на «соперницу», поджимая губы – верный признак, что встревожена. Особенно встревожена потому, что мы явно знакомы и ещё стенографистка обращалась со мной не как с ребёнком, а на равных.

– Ты обязательно вернёшься? – спросила моя хорошая на прощание.

– А куда я денусь, – ответил я легкомысленно и полез в вагон. Ни обнимать радость свою, ни целовать в вокзальном многолюдье не стал – мы же внешне дети. Мусенька, кстати, не только внешне – она, и правда, совсем ребёнок.

Надежду провожал Конарев. Тот самый, который бывший Вертелин. И ещё мама – интеллигентная женщина средних лет в военной форме со знаками различия медицинской службы и шпалой в петлице.

В дороге ничего примечательного не произошло – в мягких вагонах купе на двоих, поэтому нам никто не мешал – я рассказывал об обороне Одессы и оставлении её осенью первого года войны. Наденька исписала несколько блокнотов.

– Считаю, что вывод войск из города был ошибкой, – твердил я раз за разом. – Бытовало мнение, что вывезенные из Одессы части требовались для защиты Крыма, но теперь-то известно, что это не удалось. А окруженные дивизии, засевшие в крупном населённом пункте с неслабой промышленностью, способны, по меньшей мере, удерживать вдвое превосходящие силы противника.

– Ты же говорил, что не разбираешься в стратегии, – ухмыльнулась Наденька.

– Да я и не разбираюсь. Но, знаешь, как было обидно! С одесских аэродромов можно запросто дотянуться до румынских нефтяных районов. Бытовало мнение, что фашисты имели основное направление именно на Баку – к нашей нефти. А все остальные удары планировались как вспомогательные. Ну, там на Питер, Москву. Чисто, чтобы отвлечь основные силы. Но потом немного подкорректировали план, потому что в Одесском военном округе наши генералы успели в ночь нападения разогнать авиацию по запасным аэродромам и сохранили её от уничтожения в результате внезапной бомбардировки.

Потом эта авиация бомбила переправы через Прут, чем сдерживала наступление несколько дней – вот и вышло отставание от продвижения в центре и на севере. Опять же румынские части пожиже Вермахта – поэтому и получилось поначалу, что нашим удалось некоторое время сдерживать натиск неприятеля. От этого удар в южном направлении выглядел не как основной. Думаю, поэтому наши и ошиблись. А ведь стремительный прорыв к Запорожью должен был проявить истинные намерения немецкого командования. Конечно, в Белоруссии, на Украине и в Прибалтике обстановка в тот период выглядела катастрофической, можно сказать, пугающей, – я вздохнул и огорчённо махнул рукой. – Понимаю, что это взгляд слабоинформированного дилетанта, что выводы мои сомнительны, но ничего с собой поделать не могу. Ты уж там пометь в своих записях, что сомневаюсь я в том, что сказал и что мне вообще не стоит касаться подобных тем – а то я всех запутаю, потому что знаю об этих вещах только из газет да политинформаций. Или как об этом в частях мужики судачили.

Вот так мы и доехали, беседа под стенограмму.

* * *

В Москве нас встречал всё тот же Конарев, что и провожал в Одессе.

– В другом вагоне ехал, – ответил он на мой вопрос раньше, чем я успел его задать. – Не мог же я пропустить разговора с Поликарповым. Кстати, Чкалов тоже будет – он не последний человек в нашей авиации, а расширять круг людей, посвящённых в курс дела, руководство считает преждевременным.

Потом мы отправились за город на скромную дачу. Меня поселили в комнате, куда выходил тёплый бок печки. Тут, кроме кровати, под которую я задвинул свой фанерный чемоданчик, были письменный стол и книжный шкаф, где лежала стопка чистой бумаги, стояла чернильница-непроливайка и из стаканчика торчали перьевые ручки и карандаши. На дворе было сыро и промозгло. Листья с деревьев уже падали всюю и лежали на земле шуршащим слоем.

За углом сарая отыскался турник, а вдоль забора внутри изгороди проходила тропинка. По ней я и пробежался, а потом размялся, как следует. К ужину меня позвали, когда стемнело. Накормили нас сытно – и мясо было, и яйца, и сливочное масло. Посуда тонкого фарфора, начищенные вилки, крахмальные салфетки. Мне даже неудобно стало за свои руки с въевшимся под кожу машинным маслом и, пусть и чистый, но застиранный технический комбинезон.

Да, с гардеробом дела у меня обстояли скорбно. Деньги-то я тратил, сами знаете, на что. Остатков хватало только на носки и черные сатиновые трусы. Да несколько рубашек мне подарила Мусенька – сама сшила. А в остальном, носил я то, что выдавалось в аэроклубе в качестве спецодежды.

* * *

Мы сидим в теплой светлой комнате за круглым столом. Мы – это ваш покорный слуга, стенографистка Надежда со своим блокнотом, Конарев, Поликарпов и Чкалов. Как я понял, Николай Николаевич официально считается расконвоированным осуждённым. То есть он как бы и свободный человек и в то же время нет. Какое-то подвешенное у него состояние.

Начинает мой «опекун»:

– Александр Трофимович Субботин родился в одна тысяча девятьсот двадцать третьем году. Участник Великой Отечественной войны с тысяча девятьсот сорок первого по тысяча девятьсот сорок пятый годы. Летчик, позднее – испытатель. Затем, после окончания авиационного института, сотрудник конструкторского подразделения на одном из авиазаводов. Расчётчик. Дожил до две тысячи десятого года, после чего его сознание оказалось в нём же самом, но в тысяча девятьсот тридцать четвёртом году. Это достоверно установлено.

Я смотрю на недоверчивый прищур Николая Николаевича и на распахнутые в изумлении глаза Чкалова. Моё вступление:

– Предвидя законные вопросы, докладываю: вы, Валерий Павлович разобьётесь при испытаниях истребителя в тысяча девятьсот тридцать восьмом. Причина гибели – самовольное отступление от полётного задания. Товарищ Поликарпов умрёт в одна тысяча девятьсот сорок четвёртом от болезни, возникшей из-за нервотрёпки, которую обеспечат ему трудности, созданные руководящими работниками.

Обе эти смерти не нужны нашей стране и вредны для народа, строящего светлое будущее под мудрым руководством Коммунистической партии во главе с товарищем Сталиным.

Сажу, наблюдая за реакцией окружающих. Наденька, как и положено, строчит в блокноте, Поликарпов приподнял брови и смотрит на меня с укором, а Чкалов выглядит кисло. Поделом ему – пусть будет аккуратней. Только у Конарева лицо невозмутимо – мы с ним это

выступление продумали до последнего слова. Хотя про партию и Сталина я добавил от себя, специально для протокола.

– Итак, – продолжаю я, – мой долг поделиться своими знаниями. Касательно авиации они весьма существенны. Начну с конца, с констатации известных мне фактов.

Истребители обеспечивают господство в воздухе. Уничтожая самолёты, работающие по наземным целям, они сводят на нет любые достоинства бомбардировщиков, штурмовиков и транспортных самолётов. Опыт будущей войны это полностью подтвердил – для меня-то она в прошлом.

На начальном этапе фашисты имели преимущество в истребителях, господствовали в небе и безнаказанно бомбили наши войска. Только в середине второго года войны советские авиаконструкторы создали достойный истребитель, после появления которого фашисты оборонялись и отступали. Неспециалисту это может показаться случайным совпадением. Люди от большой политики или руководители высокого ранга, видные военачальники способны привести множество аргументов, принижающих значение этого факта, но для нас здесь и сейчас это не имеет никакого значения. Ни один из нас не учился руководить государством и не собирается заниматься стратегией. Но мы немало понимаем в истребительной авиации. Поэтому наш долг – обеспечить Советскому государству преимущество именно на этом направлении.

Ясно ли я очертил круг задач? Может быть, имеются вопросы?

– Вы, батенька, прямо огорошили, – посетовал Николай Николаевич. – А что, скажите на милость, в начале войны у нас были достойные бомбардировщики?

– Были. И немало. Но многие оказались сбиты «мессерами» или зенитным огнём.

– А как же мы так оплошали с истребителями? Ведь, кажется, шли с опережением! По крайней мере – сейчас наши машины выглядят весьма достойно.

– Были сделаны ошибки в выборе приоритетов. Вероятно, они связаны с неверной оценкой заранее неизвестных обстоятельств. Кроме того, мы проиграли технологическую гонку в моторостроении – немец обошел нас по этой части и качественно, и количественно. Явление временное, но оно совпало как раз с началом войны. Потом при отступлении наших войск начались потери в промышленном потенциале – заводы приходилось эвакуировать, и это не всегда удавалось хорошо. Очень болезненным оказалась оставление Запорожья – производство их двигателей осваивали с огромным трудом. После захвата немцами Харькова один из типов бомбардировщиков вообще перестал выпускаться.

– Харьков, Запорожье... это куда же нас потеснили? – воскликнул Чкалов.

– Поэтому и взял я с вас подписки о неразглашении, что подобная информация может вызвать панические настроения, – вернул Конарев. – Ну, и есть надежда, что появится возможность не допустить подобной катастрофы. Если гражданин Поликарпов не подкачает.

– Так с чего же начнём? – лукаво посмотрел на нас Николай Николаевич.

– С И-17, – ответил я так, словно говорю прописную истину.

– Но его же не приняли на вооружение!

– Вот и хорошо, и не надо, – кивнул я. – Валерий Павлович! Каково ваше мнение об этом аппарате?

– Отличная машина. Устойчивая, управляемая, скоростная. Только тесновато в ней.

– А почему её не приняли? – изумился Конарев.

– Сочли, что на И-16 можно достигнуть тех же скоростей, – объяснил Поликарпов. –

Признаться, я разделяю эту точку зрения.

– Загвоздка в темпе развития двух типов двигателей, – вмешался я. Звездообразные воздушного охлаждения и V-образные водяного будут совершенствоваться с разной скоростью. У тех и других возрастут мощности и обороты, увеличится масса. Немцы развивали оба варианта и имели истребители обоих видов, причем весьма продвинутые. Хотя свой «мессершмит» они затеяли позднее И-17-го. Кстати, он до конца войны стоял у них на вооружении и оставался

серьёзным противником. В то же время летали фашисты и на Фокке-Вульфе-190 с мотором воздушного охлаждения – весьма опасный истребитель.

Нам тоже следует не выпускать из виду оба направления – иметь наготове планеры и подте двигатели, и под другие, совершенствуя лётные качества и вооружение по мере развития моторов. С И-16 это и так происходит и, если бы не самовольная гибель Валерия Павловича, после которой к Николаю Николаевичу заметно охладели в верхах, к началу войны мы имели обкатанный и весьма совершенный истребитель.

Сложнее обстоят дела с истребителями с моторами водяного охлаждения – на этом направлении граница нас опережает с каждым днём всё сильнее. И, чтобы поезд не ушёл окончательно, необходимо принятие И-17-го в качестве учебно-тренировочного истребителя. Тогда он будет стоять на мелкосерийном производстве – а это освоенные техпроцессы. Эксплуатироваться в военных училищах – а это замечания от техников. И летать – уж курсанты-то выявят опытным путём все проблемы с лётными качествами.

Кроме того, на этих машинах будут опробоваться новые типы пушек, пулемётов и иных видов вооружения – в прошлый раз с прототипом так и было – на нём обкатывали множество разных проектов.

– Ты кого хочешь обмануть? – воскликнул Конарев. – Предлагаешь ввести в заблуждение руководство страны?

– Не столько руководство, сколько конкурентов. Знаете, что могут сделать недоброжелатели, вхожие в высокие кабинеты? Оно нам надо? А так – сидит себе Поликарпов в своём Нижнем Новгороде на заводе, выпускающем деревянно-тряпочные У-2, УТИ-17 для учебных частей и лётных школ, да переставляет моторы и пушки на давным-давно известном ишачке.

– Я в Москве работаю, – возразил Николай Николаевич.

– Надо переезжать, – вздохнул я. – Как-то заинтересовать в этом самых нужных конструкторов и создавать небольшой, но зубастый коллектив с привлечением местных кадров. С одной стороны, когда фашист будет рваться к нашей столице, у вас сохранится деловая атмосфера. С другой – начальство пореже станет навешиваться. И не придётся никому ничего особо доказывать – работы по утверждённой тематике, совершенствование серийной техники, скромное, но устойчивое финансирование и прекрасные отношения с заводчанами – что ещё нужно, чтобы достойно встретить старость?

А когда придёт час грозных испытаний вот тут-то и окажется, что наши учебно-тренировочные самолётики кроют немецкие истребители, как бог черепаху. И, главное, все пилоты давно их освоили во время учёбы ещё в училище или проходя краткосрочные курсы.

Кстати! Вашу новую задумку – И-180 – тоже можно преподнести как учебно-тренировочную машину, предназначенную для освоения И-16. Ишак-то ну уж очень норовист. Так что и с этим вас поймут, – я посмотрел на Конарева. Выглядел лейтенант задумчивым, но тут встрепенулся:

– С точки зрения сохранения государственной тайны этот подход представляется мне разумным, – согласился он. – Ваше предложение придётся согласовать с руководством. Но, в любом случае, завтра снова встретимся здесь тем же составом.

Наденька благодарно кивнула – устала записывать.

Глава 13. Продолжение отпуска

Мы снова сидим за тем же столом в светлой комнате на подмосковной даче.

– Моё руководство, ознакомившись со вчерашней стенограммой, дало санкцию на продолжение общения в том же ключе, – сделал вступление Конарев. – Наверное, начнём с выступления Александра Трофимовича. А потом уделим некоторое время возникшим вопросам.

Поликарпов и Чкалов кивнули.

– Ни для кого не будет новостью, что основной проблемой истребителей являются моторы. Начнём с двигателей водяного охлаждения. Здесь у меня в памяти два имени – Климов, развивающий направление Испано-Сюизы, и Микулин, совершенствующий какой-то немецкий мотор. Эти двигатели и будут стоять на основной массе советских самолётов. Бомбардировщиков, штурмовиков и истребителей. Двухрядная звезда воздушного охлаждения появится у нас только где-то летом сорок второго года. Я имею в виду двигатель более-менее приличной надёжности и нужной мощности. Сделает его Швецов в Перми. Раньше сходный по мощности двигатель разработают и поставят на производство в Запорожье, но его надёжность долгое время будет головной болью – именно из-за отказа этого мотора и погибнет Валерий Павлович.

– Ты же сказал, что из-за отклонения от полётного задания! – возмутился Чкалов.

– Удалились от аэродрома дальше, чем предписывалось. Потому и не успели сесть. Там ещё вокруг были разные постройки, мешавшие приземлиться. Я вообще млею, вспоминая о том, что дело было в Москве, где столько всего понастроили. Будь моя воля – проводил бы испытательные полёты где-нибудь в астраханских степях, ровных как стол.

– То есть не советуете рассчитывать на запорожские моторы? – вмешался Поликарпов.

– Сомневаюсь я, – пришлось честно сознаваться. – Сам-то я не летал на машинах с запорожскими движками, но только поругивали их двухрядные звёзды. А в чём проблема – не знаю. Но на серийных машинах они применялись. Возможно, недобрая репутация за ними потянулась потому, что их буквально рвали с завода разработчики новых самолётов? То есть не дожидались завершения полного цикла испытаний? Это именно о том случае... – протянул я неуверенно, посмотрев в сторону Чкалова. – Понимаете, я в ту пору был мальчишкой, сам в разработках не участвовал, а знания почерпнул из воспоминаний других людей. То есть наверняка имел дело с пристрастными мнениями. Поэтому отношение моё к запорожским авиадвигателям не может считаться обоснованным. Но и промолчать не могу. Кстати, неудачи и отказы случались и с моторами других конструкторов.

– Двухрядными V-образниками занимался ещё Бессонов, – заметил Николай Николаевич.

– А вот его попрошу в расчёт не принимать. Он у меня запланирован по совершенно иной тематике, обсуждать которую пока преждевременно. Главное – ни во что не вмешиваться. Пусть всё идёт, как шло.

Следующий момент, касающийся моторов – высотность. Очень многие проблемы были связаны с тем, что и на бомбардировщики, и на истребители ставятся одни и те же двигатели. Но дальним бомбовозам очень нужна высотность, чтобы избежать зенитного огня, а вот истребителям и фронтовой бомбардировочной авиации приходится работать не выше пяти тысяч метров – именно на эти высоты и должны ориентироваться основные характеристики и самих машин, и их энергетических установок. Разница, как правило, в нагнетании воздуха, с которым и будут основные хлопоты у моторостроителей. То есть этот момент нужно заранее обойти, различая высотные варианты и модификации для основной массы машин.

И, пожалуй, у меня по авиадвигателям всё. Вопрос о переезде руководимого вами конструкторского бюро в Нижний Новгород тоже затрагивать пока рано – такие дела с кондачка не решаются. Поговорим про И-17?

– Извольте.

– Два вопроса, связанные с его конструкцией требуют рассмотрения. Во-первых, у него великоват пропеллер. При установке более мощного мотора эта проблема может только усугубиться. Вывод неутешительный – нужно применять винт с большим количеством лопастей. То есть налаживать производство достаточно специфического изделия. К сожалению, я не в курсе организационных моментов, не знаю, существует ли специализированное предприятие по выпуску чего-либо подобного. Но эскизы и расчёты винтов изменяемого шага готов выполнить в любой момент. Думаю, такая шняга экспериментальной машине совсем не повредит. А потом переключает и на мелкосерийные учебные самолёты, и в бомбардировочную авиацию, и на истребители других конструкторских бюро.

– Это не вызывает никаких сомнений, – согласился Николай Николаевич. – Но уж очень непростые требования предъявляются к некоторым деталям втулки. Думаю, этот вопрос нужно ставить перед моторостроителями. У них и оборудование подходящее имеется, и материалы.

Я только руками развёл – вопрос опять вышел за пределы моей компетенции.

– Так какой же вопрос является вторым, если вспомнить про И-17, – напомнил Конарев.

– Узкая кабина, – ответил за меня Валерий Павлович. А я кивнул.

– То есть фюзеляж придётся несколько раздуть, – вздохнул Поликарпов. – Что же, если не в самом носу, а только посередине, это не приведёт к слишком уж большому возрастанию сопротивления.

– Ой, вспомнил! – спохватился я. – Летчику обязательно нужен круговой обзор. «Мессеры» обычно подходят со стороны хвоста, а гаргрот ужасно мешает смотреть назад. Понимаю, что без него невозможно побороть турбулентность, возникающую при обтекании фонаря, но необходимо найти компромисс. А то их охотники всех наших быстро помножат на ноль.

– Опять потеря скорости, – Николай Николаевич выглядел обиженно.

– Вы уж простите меня, пожалуйста, но мне ещё не раз придётся наступить на горло вашей песне, – я постарался придать своему взгляду жалобное выражение.

– А можно поподробней? Про эти самые песни.

– Прежде всего, необходимо прекратить попытки модернизировать истребители-бипланы. Они отжили своё ещё два года тому назад. В войну их часто применяли в качестве бомбардировщиков или для штурмовки, но они в этом качестве не лучше специализированных самолётов. Их просто использовали потому, что они были. От бедности, в общем. То есть совершенствование И-15-го – напрасная трата сил, времени и иных важных ресурсов. Как и их дальнейший выпуск.

Далее – вы делали попытку создать двухмоторный самолёт, вооружённый пушками солидного калибра. Или сорок пять миллиметров, или тридцать семь – возможны оба варианта. Так вот – его просто не пустят в производство потому, что не пустят. Проектов двухмоторных машин будет довольно много, и относительно того, как принимались решения в их отношении, я просто не в курсе. Так что ни силы, ни нервы тратить не нужно.

Вы только не падайте со стула – исключительно ценными в боевом отношении самолётами во время войны оказались ночные бомбардировщики вашей конструкции, известные под индексом У-2. Их довольно широко применяли и для связи и даже был случай – заставляли кружить над войсками, чтобы они своими моторами глушили звук выходящих на исходные позиции танков.

– Ночные бомбардировщики! – ухмыльнулся Чкалов. – Никогда бы не подумал.

– Целые полки, вооружённые ими, обрабатывали позиции или ближние тылы фашистов. Были даже полностью женские части. Они же летали к партизанам, высаживали и забирали разведчиков и диверсионные группы – эти самолёты оказались настоящим сокровищем.

– Закончим на сегодня, пожалуй, – остановил мою пламенную речь Конарев. – Мне нужно представить запись нашего разговора... кому следует. И получить санкцию на продолжение э-э... общения.

Глава 14. Всё ещё отпуск

На следующий день наша обычная тусовка не собиралась – меня с утра увезли по врачам. Я был осмотрен, взвешен и найден чересчур легковесным. Впрочем, других претензий ко мне не предъявили. Про недостаток массы мне тоже никто не сказал – я сам пришёл к такому выводу, потому что кардинально изменилось меню – если до этого момента нас кормили добротнo, то теперь – как на убой. Наденька запихивала в мою и без того ненасытную утробу по две-три добавки от каждого из примерно десятка блюд. Но на тренировках я всё это благополучно пережигал – растущий организм в условиях физических нагрузок брал своё.

На следующий день Наденька повезла меня по магазинам. Я честно попросился в «Детский мир» – хотел купить своей Мусеньке цивилизованную куклу. Но моя провожатая сказала, что ничего подобного не знает. И сама выбрала маршрут – короче, до игрушек мы так и не добрались, зато я обзавелся серой пиджачной парой, сорочками из хорошего полотна, трусами, майками, носками, приличным драповым пальто и, конечно, атласным пионерским галстуком. Не пионерским тоже, который отродясь не умел завязывать.

За всё это расплатилась моя провожатая, да у меня и денег на всё это не хватило бы. Спортивный костюм, лыжные штаны, свитер и шерстяная шапочка дополнили мою экипировку. Ещё роскошные штилеты и добротные ботинки. Полагаю, я не всё упомянул, потому что чемодан был наполнен под самую крышку. Какой чемодан? Новый, фибровый, солидного размера.

Вообще-то я поначалу сопротивлялся – ну куда мне столько барахла? Я привык иметь не больше одной смены одежды. В смысле, что одно стирается-сохнет-гладится, а остальное – на мне. К тому же расту – не успею ведь износить, как оно станет мало. Кому отдавать – братьев-то у меня нет. Хотя можно будет оттаранить в свой детдом. Переживу, в общем. Но из этого события следует вывод, что меня собираются представить кому-то важному.

Предположение оказалось верным. На третий день Надя попросила меня одеться прилично, а потом во двор дачи въехала машина. Прибывшего мужчину я не знал, а сам он представился Аркадием Автандиловичем. Только думаю, что ни разу он не Автандилович – не бывает у Автандиловичей таких лиц. У Кузьмичей бывают, у Сидоровичей, у Ивановичей. То есть намёк такой, что в случае чего – мы незнакомы.

Шпионские игры?

Не понял.

Устроились мы всё в той же комнате за тем же круглым столом, на котором стоял самовар да лежали в вазочках привезённые гостем сладости. И больше никого – остальные удалились. То есть разговор конфиденциальный.

– Какие планы на жизнь, Александр Трофимович? – не стал тянуть время гость.

– Это смотря как будут развиваться события. Вас интересует вариант «Всё зашибись» или «Труба дело»?

– Начнём с первого.

– Тогда дождусь, когда Поликарпов переберётся в Нижний...

– Он сейчас называется Горький.

– Забыл, что его переименовали. Давно?

– В тридцать втором.

– Тогда дождусь, когда Поликарпов переберётся в Горький, и стану бывать у него наездами. Позднее, возможно, куплю там домик и совсем переселюсь. Опять же смотря, как дела пойдут.

– А если не переберётся?

– Тогда буду навещать его тут, в Москве. Но уже сам сюда перебираться не стану. Может быть, в Саратове обоснуюсь.

– Почему в Саратове?
– Поближе к авиазаводу.
– Там нет авиазавода.
– Будет. Там станут выпускать истребители Яковлева – очень нужные войскам. Возможно, сумею поучаствовать в устранении проблем, если устроюсь поближе к технологической цепочке.

– А что? Проблемы будут?

– Проблемы бывают с любыми новыми машинами. Чтобы превратить конструкторский замысел в реальное грозное оружие, всегда требуется время. И производителям, и техникам, и пилотам. А ещё обязательно вылезают неожиданности, связанные с тем, что вещь – то новая. Заранее неизвестно, как она себя поведёт в эксплуатации или в бою. Все машины реально становятся на крыло через год-другой упорных допиливаний. Уж на что Николай Николаевич – корифей, но и у него этот процесс имеет место.

– А помогать Николаю Николаевичу в этом случае вы не будете?

– Ему нянька не нужна. На моей памяти нет в его трудах ни одного коренного просчёта. Все неприятности с его техникой возникали из-за спешки сдать проект к сроку, из-за отставания в поставках моторов и других эффектов, связанных с внешними воздействиями. Моя задача в основном связана с необходимостью удержать его от поспешности. Творческий человек способен увлечься и не просчитать последствий того или иного шага.

– В конце концов, мы можем просто выслать его в Горький, – улыбнулся Аркадий Автандилович.

– Можете. Но лучше – наоборот. Официально снять с него судимость, или обвинение, или приговор – уж не знаю, как там правильно. Принести извинения: мол, ошиблись, перебдели.

– Так он тогда вообще неуправляемым станет. Будет посылать всех куда подальше и делать то, что захочет.

– Вот и правильно, вот и хорошо. Не будет поспешности при разработке самолётов, уменьшится количество ошибок и испытаний с отрицательным результатом. Теперь, когда известны временные рамки, в которых требуется нужный результат, нет надобности гнать, как на пожар. Спокойный и уверенный в своей правоте главный конструктор важнейшего для страны вида вооружения – это огромный выигрыш.

– Да он же враг. Скрытный, затаившийся!

– Не забывают, Аркадий Автандилович, с какой колокольни я смотрю. Кроме того, и вам известно, что после революции Николай Николаевич не срыгнул за рубеж вместе с Сикорским. А что беспартийный и верующий – то по этому поводу в конституции от тридцать шестого года будет для всех прописана свобода совести. Так что не только не враг. Даже не союзник. Он от макушки до хвоста – наш человек. Один из верных исполнителей воли народа. И это, несомненно, одобрит сам товарищ Сталин. Было бы прекрасно, если бы к выходу такого важного для государства рабочих и крестьян единого для строителей коммунизма основного закона один из основополагающих его принципов был соблюден.

Посмотрел на меня гость слегка покосившимся глазом, помолчал немного да и откланялся. А я позвал Надю на плюшки – надо было срочно их есть.

Вскоре приехал Чкалов. Он осторожно хлопнул меня по плечу и как-то застенчиво попросил:

– Слушай, стыдно признаться, но я ведь ни разу не был в настоящем бою. А ты всё же четыре года воевал. Расскажи, как это?

– Да не четыре. По госпиталям валялся, по запасным полкам сидел или переучивался на другие машины. Так что в сумме не больше пары лет в реальной боевой обстановке. А как? Знаешь – утомительно. Когда работы много – с ног валишься. А то нервничаешь, что горючку не подвезли или непогодой аэродром накрыло. В общем, тяжёлая работа.

– А страх?

– Это да – бывает, что чуть не обгадишься в кабине, особенно спервоначалу. Потом боязнь притупляется, а это уже опасно. Нужно постоянно быть, как взведённая пружина. И головой крутить, чтобы не пропустить атаку. Немцы обычно старались на рожон не переть – забирались повыше, заходили от солнца и налетали со снижением с разгону, норовя пристроиться в хвост. Стрельнут с налёту, проскочат и скорее вверх. Знают, что на моём ишачке за ними не угнаться. Но одного такого я подловил – угадал момент для разворота и сумел полоснуть по нему из ШКАСов, потому что он не успевал со мною разойтись из-за высокой скорости.

– Так у тебя и сбитые есть на счету!

– Этого не зачли – дело было над оккупированной территорией, а я один шел из разведки. Потом я ещё от его ведомого отбивался – насилу ушёл. А вообще – да. Считается, что троих завалил.

– А на самом деле?

– Из не зачтённых только про этого могу уверенно сказать. Были подранки, но до конца я за ними не проследил. Может, ушли, может, упали. Когда летал на штурмовике, то одного мой стрелок свалил. А когда на пешке, то уже наши ястребки «мессеров» к нам не подпускали.

– Пешка?

– Пикировщик. Его перед самой войной сделали. Но мне досталась уже отработанная машина в конце сорок четвёртого. Я на ней в основном, наступающие войска поддерживал. Зенитки нас доставали, а истребители – нет.

– Я тут, Александр Трофимыч, вот о чём потолковать хотел. Николай Николаевич как-то шибко распереживался по поводу твоего совета переехать в Горький. Думает всё и выглядит рассеянным.

– Так успокой его. Только не нажимай. Ни за переезд, ни против. Пошутить там, вроде как всевышний послал ему испытание и теперь ждёт – крепок ли духом человек? Нет ли в нём слабости, сомнений? То есть – пусть от сердца решит, на своё разумение, на собственные чувства. Как душа просит – так пусть и сделает.

– А ты на его месте как бы поступил?

– Тут такое дело, Валерий Палыч! Война эта велась не только ради захвата территории, а на уничтожение. Немцы на нашей земле столько мерзости натворили, что ради того, чтобы надрать им задницы, я всё, что угодно, сделаю. У нас каждый седьмой погиб.

Чкалов нахмурился и попрощался. Когда он сел в машину, то вид имел подавленный.

* * *

На другой день спозаранку приехал Поликарпов. И сразу взял меня за горло:

– Вы утверждаете, что в результате той будущей войны погибнет каждый седьмой житель нашей страны. Но это же порядка двадцати миллионов человек! Разве возможно поставить под ружьё такую огромную армию?

– Не знаю. Я в этом не разбираюсь. А погибло двадцать семь миллионов человек. Из них около двух третей – мирные жители. От бомбёжек, или фашисты вообще целые деревни сжигали вместе с людьми. Знаете, по поводу точных цифр у специалистов не сложилось однозначного мнения, но население страны за это время сократилось примерно на одну пятую.

Николай Николаевич скукожился и побрёл обратно к машине, рядом с которой его ждал водитель.

А я понял, что переезд его КБ в Горький – дело решённое.

Глава 15. Окончание отпуска

Собственно, на этом – как обрезало. Никто ко мне больше не приезжал и ни о чём не спрашивал. Конарев пропал, да и стенографистка куда-то подевалась. Прислуги в доме, как обычно, было два человека – мужчина и женщина. Они меня по-прежнему исправно кормили. И это всё.

Я ел и разминался. Ещё спал, сколько хотел. Но незанятого времени оставалось много. Продумывал дальнейшее совершенствование своего самолётника. И чем тщательней продумывал, тем яснее понимал, что изменения, проведённые для сохранения управляемости при полёте хвостом вперёд, нужно «откатить» назад. Элероны этой конфигурации не получались без щели между своими поверхностями и задней кромкой крыла, а это увеличивало сопротивление набегающему потоку. Конечно, при тех ничтожных скоростях, которые обеспечивал мой слабосильный движок, это мелочи, но... да никаких «но». Не достать мне более мощного мотора. И на самую переделку придётся покупать, по меньшей мере, мешковину. Хотя, если удачно загоню на барахолке штиблеты, пальто и «непионерский» галстук, может остаться ещё на пару свёрл и килограмм шурупов.

Шли дни. Я питался и накачивался. Про меня, определённо, забыли. Или где-то что-то происходит? Такое, что всем не до меня.

Когда отпуск стал подходить к концу, обратился к мужчине, что работал по дому, с вопросом, как доехать отсюда до вокзала?

– А я машину вызову. Тебе завтра нужно?

– Завтра. На Одессу.

– Тогда, как позавтракаешь, тут и заедут за тобой.

Всё так и вышло – на другой день я сел в подкатившую легковушку и получил от водителя билет. Это хорошо, а то моих денег хватило бы только впритык. А так, я ещё успеваю пробежаться по привокзальным магазинам и поискать подарок своей Мусеньке. Только вот чемоданы, а их у меня теперь два, придётся оставить в камере хранения.

– Я завезу тебя в магазин по дороге, чтобы ты мог запастись едой, – словно прочитав мои мысли, сказал водитель. – Все командированные так делают. Ты-то молодой совсем. Небось, в первый раз?

– Да. Спасибо, дяденька, что надоумили. А мне бы сначала куклу сестрёнке купить. Настоящую, фабричной выделки. А где они продаются, не знаю.

– Это не беда, потому что я знаю. Со мной не пропадёшь.

Купил я и куклу в красивом платье, и хлеба, и сала шматок. И в поезд сел без проблем. Опять был мягкий вагон, купе на двоих и молчаливый попутчик, всю дорогу глазевший в окно. Он с собой провизии не прихватил, так что я его каждый раз любезнейшим образом приглашал разделить со мной трапезу. Доехал без приключений.

В аэроклубе не посмотрели, что я с дороги – сразу запрягли делать ревизию снятому с машины мотору, поэтому до села я добрался, когда уже начинало смеркаться. Мусенька мне обрадовалась, а после получения подарка долго и задумчиво на него смотрела.

– Это что? Намёк? – спросила она наконец.

Я некоторое время тупил, пока не смекнул, что она как-то специфически восприняла моё подношение. Бывает такое с женщинами, когда непонятно, отчего она надулась или пришла в восторг. Но ясность внесли сестрёнки:

– Мама! Смотри! Шурик Муське ляльку подарил!

Вот, поди, сообрази, что невинный подарок могут воспринять в качестве намёка на будущих детей!

И ведь восприняли – позвали к столу.

* * *

Зима в этих местах слякотная. Летная погода бывает редко и не подолгу. Поэтому работы в мастерских шли неспешно, планоно. Ни авралов, ни переработок. Свободного времени у меня было достаточно – я вернул своему самолёту старые элероны и настроил тяги. А потом призадумался. Крыло-то у меня хорошее, но ни мотора к нему подходящего нет, ни фюзеляжа я толком не сделал. В зимнее время на нём неуютно, да и летом прохладно под постоянно набегавшим потоком воздуха. И никак не облагородишь подобную каракатицу в пределах заложенной в неё концепции.

Аппарат создавался под определённую задачу – произвести впечатление на нужных людей. Теперь он – отработанный материал. Другое дело – крыло, рассчитанное на более существенные скорости, недостижимые без настоящего авиадвигателя. Которого я не в силах добыть.

Словом, что-то меня начинало потихоньку тревожить. Будто оставил недоделанным важное дело. Правда, в том, какое это дело, я себе отчёта не отдавал – на глаза мне попался самолёт, вот на него я и вперил свой внутренний взор.

Маета эта продолжалась до февраля, до прихода на моё имя письма от Валерия Павловича. Его известность в эти годы не так велика, как после знаменитого перелёта в Америку через Северный полюс, но среди авиаторов он – человек авторитетный.

– Так ты с самим Чкаловым знакомство водишь? – спросил начальник аэроклуба, лично вручая мне конверт.

– Встретились в Москве, когда был в отпуске, – ответил я уклончиво. – Случайно разговорились в трамвае про авиацию, вот он меня и запомнил.

А потом я и сам призадумался. Мне же приходили письма от Поликарпова с этого самого адреса, причем фамилия отправителя на них значилась правильная. Они что? Не попадали ни в чьи руки, кроме моих? Не попадали – почтальон доставлял и вручал лично. А тут они угодили в общую кучу. Значит, надзор за мной со стороны компетентных органов ослаб. Позабыт. Позаброшен.

* * *

Письмо было написано слегка Эзоповым языком. Или Палыч прикалывался? Сообщил он, что с Поликарпова сняли судимость, но извинений за допущенную ошибку не принесли, отчего Николай Николаевич жутко обиделся и самым скандальным образом уволился из ЦКБ, демонстративно бросив все разработки. Переехал в Горький и устроился в конструкторском бюро тамошнего авиазавода. То есть стал рядовым производственным инженером.

По столице поползли слухи, что Поликарпов решил бросить изобретательство и нашёл для себя спокойную работу за хорошую зарплату.

На то обстоятельство, что ещё несколько сотрудников из его старого коллектива перебралось туда же, никто не обратил особенного внимания – отчего же не переехать, если директор завода даёт жильё! А Николай Николаевич не счёл за труд похлопотать ради старых приятелей.

В это же время на самом высоком уровне было принято решение, о том, что специализацией Горьковского авиазавода, который принято называть заводом номер 21, будут учебные и сельскохозяйственные самолёты. Также там сохранялось производство ранее освоенных серийных истребителей И-16.

Остальное я домыслил сам – мой план приняли и приступили к его реализации, немного подправив для убедительности. Наполнив, так сказать, толикой артистизма. То есть поддержка сверху прослеживается чётко. И что теперь я? Так и буду тут сидеть, притворяясь ребёнком?

Да мне же нужно срочно переезжать к месту событий и, засучив рукава... что, засучив рукава? Хотя я вполне себе нормальный расчётчик. Прочность, динамика, винтомоторная группа. И вычислительная техника у меня самая современная – счёты для сложения-вычитания и логарифмическая линейка для всего остального. На должность ученика меня примут, а там уж без разницы, как называться, если работаешь в коллективе повернутых на идею изобретателей.

* * *

Отдышавшись от охватившего меня восторга, я задумался о предстоящей разлуке с Мусенькой. Боязно мне её надолго оставлять – она же такая замечательная! Уже двенадцать лет – на глазах хорошеет и выправляется. А если кто голову ей вскружит? Или ещё что? Но и с собой её взять не могу – она живёт в семье с родителями и сёстрами. Не такое перекаати-поле, как я. Опять же и самого меня никто никуда не звал. Старый армейский принцип «От службы не отказывайся, на службу не просись» никто ещё не отменял. И он до сих пор меня не подводил.

Снова терзания, снова сомнения. Но недолгие. Начальник аэроклуба сказал, что посылает меня в командировку в Горький на авиазавод принимать у промышленности новые самолёты для Осоавиахима. Вроде как это не он так придумал, а ему сверху приказали.

– Пока на месяц оформляйся, а там, если дадут телеграмму – продлим, – сказал он на прощание. – Да смотри там, лишнего не задерживайся. Тут вот-вот начнутся полёты – кто будет за техникой присматривать!

Мусенька снова проводила меня на поезд и вручила торбочку с харчами на дорогу. Ну, в точности как та, из прошлой для меня, но теперь будущей жизни. И снова мы не обнялись и не поцеловались на прощание. Маленькие ещё.

Глава 16. Как мне аукнулся отпуск

Если кто не понял – в Горьком я раньше бывал. И даже жил. И работал на этом самом заводе. Было это значительно позднее, многое к тому времени изменилось, но некоторые места оказались знакомыми, поэтому я не плутал. Без особых проблем устроился в гостинице и утром к началу смены благополучно прибыл на завод. Прошёлся по цехам, посмотрел, как собирают самолёты. Тут сейчас царят древесина и ткань, которой обтягивают и крылья, и фюзеляжи. Пахнет клеем, лаком, стружкой. В цехе, размерами похожем на ангар, стоят в два ряда будущие крылатые машины, а вокруг – рабочие, занятые подгонкой и приделкой.

Внимания на меня никто особенного не обращает, потому что я тут не в пиджачной паре расхаживаю, а в обычном своём рабочем комбинезоне – понимаю, что не в дворянское собрание пришёл, а на производство. Оно и делу полезней, и заглянуть можно куда надо.

В другом цехе ставят моторы, дальше – регулируют тяги. Тут же и контролёры с инструментом проверяют углы и размеры. Не конвейер, но поток организован толково. А вот и выход на поле, вдоль края которого стоит рядок недавно собранных У-2.

– Ты откуда такой, весь из себя красивый? – ко мне подходит человек лет сорока с роскошными усами и папкой под мышкой.

– Из Осоавиахима.

– На приемку? Так чего медлишь – принимай, – и машет рукой как раз в сторону этого рядка.

Киваю и подхожу к крайней этажерке. Оглядываю её со всех сторон, проверяю, как что закреплено, как настроено, забираюсь и под сиденье, и за спинками не забываю пошарить, приборами интересуюсь, мотором. С виду – всё нормально. Проверяю качество обтяжки, слегка постукивая ногтями по ткани. Да, всё путём – уж я-то эти аппараты знаю «от» и «до».

– Вот формуляр, товарищ...

– ...Субботин. Спасибо, – беру документы, просматриваю – и тут все правильно.

– В воздухе проверять будете?

– Непременно.

Забираюсь в кабину, устраиваюсь, пристёгиваюсь и жестом даю команду крутнуть винт. Мотор заводится легко, звучание его меня устраивает. Парень на краю лётного поля даёт отмашку – можно занимать взлётную полосу.

Выкатываюсь, разгоняюсь – машина послушна – и аккуратно, в академическом стиле взлетаю. Набор высоты, бочка вправо, бочка влево, полупетля с полубочкой, боевой разворот через левое плечо. Набор скорости и петля Нестерова. Набор высоты и сваливание в штопор. Выход – и на полосу, посадка и рулёжка обратно на своё место. Но парень с флажком отправляет меня в другую сторону.

Подходит девушка, та, что принесла документы, протягивает бумаги. Делаю запись о вылете, отмечаю, что замечаний нет, расписываюсь и направляюсь к следующей машине.

– Трофимыч! Кончай тут развлекаться! – ко мне торопится Конарев. – Тебя серьёзные люди ждут, а ты тут девушкам пилотаж всякий демонстрируешь. И где твой галстук?

Это он про то, что я сегодня не выгляжу пионером. А поскольку за последние два года заметно подрос, то не всякий сразу скажет, что я ещё не взрослый. Поэтому я вместо пионерского галстука надел не пионерский, делающий меня старше. В рабочей командировке как-никак, среди незнакомых людей. Мне сейчас не стоит косить под пацана. Да и рост у меня уже не совсем мелкий – я заметно вытянулся. Отсюда и недоуменный взгляд девушки, которая отлично видит, что галстук на мне присутствует.

– Полно тебе, Егор Кузьмич, шугать меня. Я, чай, не ворона. На приёмку ведь приехал.

– Сделаешь дело, и принимай себе, что душеньке твоей угодно, хоть до белых чёртиков. Пошли скорее.

Идем незнакомыми коридорами, а я, тем временем, думаю. Думаю о том, что отношение ко мне у товарища лейтенанта заметно изменилось. Я для него сейчас – часть команды. Свой человек. И это радует. Ведь мне неизвестно, в каких кабинетах кому он что докладывал. Или даже доказывал. Однако сейчас ведёт себя, как единомышленник. Добрый знак.

Заходим в просторный скудно обставленный кабинет. Доска, несколько простых письменных столов, люди сидят на разнородных стульях. Человек десять, не больше. Из знакомых – Поликарпов и Наденька-стенографистка со своим блокнотом.

– Добрый день, – здороваюсь.

– Добрый день, – отвечает Николай Николаевич, и продолжает: – Коллеги! Это товарищ Субботин Александр Трофимович. Пригласил его проконсультировать нас по проекту, порученному конструкторской службе нашего завода к подготовке на производство.

Сел на свободное место. Слушаю.

– Завод должен приступить к выпуску учебно-тренировочного истребителя УТИ-17, доведя до возможности серийного производства экспериментальную машину – прототип истребителя И-17. Так поставлена задача, – сообщил представительный мужчина, одетый в полувоенном стиле. – К сожалению, это распоряжение не изобилует конкретикой. Практически я сообщил вам всё, что содержится в техническом задании. Впрочем, сделано некое лирическое пожелание – машина должна облегчить курсантам, обучавшимся на тихоходных самолётах У-2, освоение скоростных машин в процессе усвоения навыков пилотирования боевых самолётов. Какие будут вопросы, предложения, пожелания? – замолчал он, обводя взглядом аудиторию.

Люди не спешили высказываться, изумлённо переглядываясь. Я тоже переглянулся с Конаревым и, уловив его кивок, поднял руку, словно на уроке. Но раньше, чем Николай Николаевич успел предоставить мне слово, высказался мужчина лет сорока, одетый в опрятный серый халат, дополненный чёрными сатиновыми нарукавниками.

– Может быть, у кого-то есть догадка, с чего всё это началось? Откуда ветер подул? Что за настроения возникли там, – он поднял указательный палец, намекая на самые верхи.

– Было письмо от нескольких лётчиков-испытателей, отметивших прекрасную устойчивость и управляемость машины, а также склонность её выравниваться при брошенном управлении, – ответил всё тот же «полувоенный». – Люди, подписавшие его, пользуются заслуженным авторитетом и хорошо нам известны. Они единодушно рекомендовали начать выпуск этих самолётов с целью повышения качества лётной подготовки. Руководство среагировало.

– Так не бывает, – возразил интеллигентного вида хлюпик в косоворотке. – Чтобы без конкретных цифр и требований? Да никогда.

– Бывает, – встрял коренастый брюнет, сидящий правее меня. – Если не цепляться к бумажкам, а просто подумать. Сказано же, что за основу нужно взять И-17. Значит, параметры этого образца ухудшать нельзя. Но нужно устранить замечания к нему. А именно – увеличить кабину, уменьшить диаметр пропеллера и укоротить шасси.

– Не просто увеличить кабину, но еще и сделать её двухместной, для курсанта и инструктора, – добавил «халат с нарукавниками». – Это не только ширина фюзеляжа, но и длина. И как мы сохраним скорость? Она ведь и без того признана недостаточной.

– Надо же! – снова ожил «полувоенный». – С виду – чистой лирики бумага, а на поверку выходит – всё ясно. А ты, новенький, чего руку тянул. Не в школе ведь, чтобы спрашивать разрешения. Говори.

– Дополнительная информация, – вступил в разговор я. – Двигатели того типа, что применены в семнадцатом, будут год за годом совершенствоваться. Возрастать станут мощность и обороты. Соответственно мы должны обеспечить будущую машину возможностью принять на

мотораму двигатель мощностью до тысячи трёхсот сил и массой килограммов шестьсот-семьсот. Через несколько лет. А пока будем ставить то, что есть.

– А какая ещё есть дополнительная информация? – донёсся до меня ехидный голос Поликарпова.

– В системе охлаждения двигателя нельзя применять испарительный принцип или жидкости с повышенной температурой кипения. То есть с радиаторами пободаться придётся. Ещё нельзя применять для обшивки ткань – на высоких скоростях, к которым мы подберёмся, она будет нас подводить. Более того, уже сейчас в пикировании можно добиться оголения крыла. Из замечаний, которые нужно устранить, не упомянутых сегодня, ещё обзор назад из пилотской кабины. Дальше у меня только хорошие новости, – я снова посмотрел на Конарева. Тот показал мне раскрытую папку, где лежали бланки. – Но они – под подписку о неразглашении. Если кто не желает, может не подписываться, а ограничиться тем, что уже прозвучало. Это не приведёт к увольнению или иного рода наказанию, просто не всё дальнейшее будет понятно. Ругаться станете на глупые требования и тупых руководителей.

Люди заулыбались и потянулись за листками. Этих подпиской не испугаешь.

Когда с бумагами было закончено, а присутствующих демонстративно переписали и пересчитали, я снова заговорил.

– На самом деле мы – участники необычной спецоперации, прикрывающей создание новых боевых самолётов. Так уж вышло, что я должен ввести вас в курс ряда важных обстоятельств. На самом деле мы будем проектировать боевые истребители, и выпускать их малыми партиями для летных учебных заведений, искусственно занижая официальные показатели наших машин. Иначе трудно было бы держать будущего противника в неведении относительно того, что ожидает его в случае нападения на нашу страну. Враг должен быть обманут – так решила партия, и мы, верные приверженцы её курса, призваны исполнить свой долг перед родиной.

Теперь – о замысле. Истребитель-спарка окажется несколько переудлинён, но боевой вариант лишится передней кабины, и лобовая часть фонаря перекочет назад на одну позицию. Освободившееся пространство должно оказаться в центре массы машины, потому что будет заполняться в зависимости от конкретного назначения. Бомбоотсек на полторы-две сотни килограммов смертоносного груза. Дополнительный бак, для обеспечения полёта на значительное расстояние. Или место для боезапаса пушки калибром тридцать семь или даже сорок пять миллиметров. Обязательным вооружением станут два скорострельных пулемёта винтовочного калибра, стреляющие через плоскость винта, то есть синхронизированные. Кроме того, ещё одно орудие должно стоять в развале цилиндров. Или крупнокалиберный пулемёт, или автоматическая пушка калибром двадцать или двадцать три миллиметра. В противотанковом варианте на её месте окажется орудие большего калибра.

Под плоскостями должны быть готовы места для подвески нескольких бомб или реактивных снарядов. Переделку желательно обеспечить в условиях передвижной авиаремонтной мастерской или, если получится, силами полковых техников. Также необходимо предусмотреть размещение прицела для бомбометания или разведывательной фотоаппаратуры.

Самолёт предполагается не высотный, километров до пяти. Как видите – задачи серьёзные. Однако сразу предупреждаю – не обвешивайте машину оружием, словно ёлку. Она должна сохранять маневренные качества истребителя, пусть и несколько уступающего противнику, но способного постоять за себя. Так что – нужно знать меру, а не идти на поводу у тех, кто захочет превратить УТИ в бомбовоз или установку залпового огня. Если мы от этого не удержимся, обломками наших самолётов будет покрыт весь театр военных действий. Их просто посбивают.

– То есть – многоцелевой скоростной и маневренный истребитель, – констатировал Поликарпов.

– Да, – кивнул я³.

– Простите, а для чего ставить на истребитель противотанковую пушку? – поинтересовался «полувоенный». – Ведь её отдача просто остановит машину в полёте, особенно после длинной очереди.

– Вы и сами ответили, – улыбнулся я. – Для борьбы с бронетехникой. Многие лёгкие и средние танки будут уязвимы для снарядов этих калибров. Что же касается торможения – да, оно окажется серьёзным. И отдача получится немилосердной. Вот это нам и предстоит учесть в своей работе заранее. Возможно, ограничив длину очереди. Или добившись от конструкторов вооружения использования принципа длинного отката ствола, растягивающего отдачу. Стрелять с пикирования, наконец.

– При длинном откате ствола ухудшается кучность.

– А разве бывает, чтобы решение не имело отрицательных сторон? – пожал я плечами. – В одном выиграешь, в другом – проиграешь. Нужно искать варианты, дающие максимальную эффективность. Скажем, с самолёта по танку будут стрелять с пары-тройки сотен метров. На таких дистанциях кучность ещё приемлемая, и на пикировании остановить самолёт не так-то просто.

– Простите мою смелость, юноша, – вмешался «интеллигентный». – Но хотелось бы знать, как это вы, столь молодой человек, безапелляционно рассуждаете о вопросах, которыми явно не занимались. Вы ведь даже не лётчик, не говоря уже об опыте конструирования или эксплуатации самолётов.

– Уже лётчик, – ухмыльнулся Конарев. – Можно сказать – воздушный хулиган.

– Э-э... Егор Кузьмич! Дозвольте мне самому объяснить, – прервал я своего «следящего». – Дело в свойствах моей памяти. Многие люди щедро поделились со мной своими знаниями, а я хорошо запомнил то, что узнал. Работаю я учеником моториста в аэроклубе – так что не понаслышке знаком с особенностями эксплуатации летательных аппаратов. Вот одно к одному и сложилось. Ну а Николай Николаевич счёл полезным выдавить из меня всё до капли, чему я искренне рад. Иногда могу выступить в роли справочника по ряду вопросов – то есть допрашивать меня можно. Если в чём не разобрался – сознаюсь сразу. И ещё я расчетчик, каких мало. Профиль крыла, винтомоторная группа, управляемость и иногда могу турбулентность предсказать в местах сопряжения поверхностей. Бывать здесь смогу наездами, но, если понадобится, меня вызовут.

«Интеллигентный» кивнул. Похоже, я его удовлетворил.

* * *

Когда основная масса присутствующих разошлась, в комнате кроме нас с Поликарповым остались только Конарев и стенографистка.

– Ну и жук вы, Александр Трофимович! – воскликнул безопасник. – Я уж испугался, что выложите всё про перенос памяти, а ишь как гладенько острые-то углы объехали. И нигде не соврали.

– Стар я уже, чтобы врать, но уж если правду говорить нельзя, то просто нужно подобрать правильные слова.

– Слова. Кстати о словах! Вы как-то раз упомянули какую-то шнягу. Что имелось в виду? – поднял глаза от бумаг Поликарпов.

– Это из молодёжного жаргона. Знаете, сколько этих вывёрнутых словечек в разное время резало мои уши. Я их, конечно, не одобрял, потому что мусор они в языке, но в ряде слу-

³ Признаться, в поставленных мною задачах нет ничего фантастического. Всё это уже было – во время войны подобным изменениям подвергался самолёт Як-9. То есть имел несколько вариантов исполнения. Но эти мысли, понятно, про себя.

чаев проявил нестойкость. Подпал, так сказать, под влияние. Особенно правнуки меня активно обрабатывали – такие балбесы и пустозвоны, что... простите старческое ворчание. Ну а у слова «шняга» имеется целый ряд близких аналогов. Приблуда, фиговина, ерундовина, хреновина, приспособа, штукенция, рогопега и... право, число им – тьма. Но основное значение – устройство, вещь, действующий образец.

Глава 17. Жизнь-жестянка

– Давайте, Александр Трофимович, поговорим о планах на будущее.

Сидим мы сейчас не на заводе, а в моём гостиничном номере. Конарев и стенографистка Наденька нанесли мне визит, о котором предупредили заранее.

– Давайте. Начнём, наверное, с того, что связано с коллективом Поликарпова.

– Что? Вы не всё изложили? – охнул мой куратор. – Там же работы распланированы на много лет вперёд.

– Этого недостаточно, – улыбнулся я. – Во-первых, сам Николай Николаевич давно осознаёт, что заложенный в проекте самолёт не станет королём воздуха – из-за своей многофункциональности он окажется несколько перетяжелён, отчего потеряет в динамике и будет проигрывать самолётам противника. А нам потребуется истребитель истребляющий. В первую очередь, истребляющий истребители. Машина для захвата господства в воздухе.

Поверьте, он уже задумал отсечь от семнадцатого всё лишнее, облегчив его и обжав, оставив только пару пулемётов и далеко не противотанковую пушку – этого хватит против любых самолётов противника, а лучшей защитой такой машины послужат маневренность и скорость.

Не нужно ему в этом мешать. Лучше иногда закрыть глаза на некоторое самовольство, чем задушить на корню хорошую идею. Тем более что технологически этот семнадцатый – обозначим его индексом «М», что значит маневренный – окажется близок к основному – универсальному. То есть перестройки производства под себя не потребует – обе машины можно будет даже чередовать в одном потоке.

– Ну, это понятно, – согласился Конарев. – Но это даже не план, а просто предвидение.

– Ещё Николаю Николаевичу поручат проектирование высотного истребителя для противовоздушной обороны промышленных центров. Высотность где-то больше десяти тысяч метров и кислородное оборудование. Но от меня там ничего не потребуется – этот коллектив справится с задачей сам, причем наилучшим образом. Где-то после тридцать восьмого года – то есть успеют вовремя.

– А почему не сейчас?

– Нет подходящего мотора. Но появится он именно тогда, когда нужно. И новая высотная машина в своей конструкции впитает в себя опыт, накопленный при работе над нашим семнадцатым. Так было и в прошлый раз. Только тогда этот семнадцатый так и не «допилили» – то Валерий Павлович летал в Америку через Северный полюс, то Поликарпов строил истребитель танков с двумя моторами или участвовал в конкурсе на самый простой бомбардировщик. Сейчас за Чкалова и я смогу поработать, а коллектив сконцентрирован на том, что действительно нужно. Не стоит ничего менять.

– Ну, а на других направлениях? Вы же разбираетесь и в штурмовой авиации, и в бомбардировочной.

– Если вмешаться раньше времени или даже начать обращать внимание на деятельность какого-то конструкторского коллектива, то невозможно с уверенностью предсказать результат – я не вижу будущего, а знаю только то, что было. Если это «было» изменить – мы лишимся послезнания. Отсюда и моя сдержанность в выдаче информации. Впрочем, есть момент, о котором мне стоило бы узнать, как только, так сразу. Если это в ваших силах – свистните, как только конструктор-вооруженец Таубин представит на испытания первый образец двадцатитрёхмиллиметровой авиационной мотор-пушки. А вообще-то следующее моё вмешательство потребуется только летом тридцать восьмого. Но где и как – лучше, чтобы это оставалось неизвестным даже вам.

– А до тех пор?

– До тех пор я стану бывать здесь наездами и с удовольствием принимать участие во всём, что творится на этой творческой кухне, то есть жить в своё удовольствие. А дома, в аэроклубе, зарабатывать на жизнь.

– Да уж, да уж! – хохотнул Егор Кузьмич. – Так я и поверил, что не затеешь какую-нибудь новую постройку.

* * *

В конструкторском бюро действительно было очень интересно – полным ходом шли компоновочные работы и быстрые прикидки. Тот период, когда будущая машина буквально рождается на глазах, обретая зримые очертания. Я мало что предлагал – этот процесс отлично шёл и без меня. Иногда проверял сделанные расчёты, но тихонько, про себя.

Как обычно, никуда не хотели со вкусом вставить радиаторы охлаждения двигателя. Их нужно обдувать, а они создают сопротивление. Я по памяти нарисовал конфигурацию воздухозаборников Пе-2, где применялись аналогичные моторы. Этот вариант совпадал идеологически с тем, что был принят раньше, но парни его сильнее «загладили», то есть тут я не помог. Зато помог с винтом – здесь раньше не делали четырёхлопастных. Я ужал его с трёх и двух десятых метра до двух семидесяти, загнув лопасти саблями – приготовил сразу для всех последующих модификаций моторов до максимальной из тех, какие помнил и в расчёте на максимальные обороты. Для более ранних моторов этот винт тоже проходил не хуже традиционных с прямыми лопастями – уж если делать для них литьевые формы, то один раз. Да и втулку сразу следует на все случаи сконструировать и отладить.

Много работы было на стыке крыла и фюзеляжа и со сдвижным колпаком фонаря. Пришлось повыводываться, чтобы снять турбулентность с его задних кромок. А ещё из-за риска заедания в случае повреждения полозьев в бою он мне вообще не нравился, но откидной, как у «мессера», тоже не годился – сорвёт, если открыть в полёте, а наши лётчики часто переговариваются жестами, потому что без раций. Срисовал с Фокке-Вульфа-190, за что был проклят технологами, занимавшимися оргстеклом.

А потом командировка моя закончилась, и я отправился домой. Как раз в аэроклубе настала пора интенсивной лётной подготовки – самое страдное время.

* * *

«Счастье» рухнуло на мою голову внезапно. Мои четырёхлопастные винты попались на глаза кому-то из туполевских ребят. Их ведь делают на моторостроительном заводе, а авиаконструкторы интересуются. Эти «шняги» сразу «освоили» для каких-то бомбардировщиков, но мне не сказали, для каких. Хотя я точно знаю – для СБ. Те, кому положено, выяснили, что чертежи пришли из Горького и взяли за воротник Поликарпова. А тот так и сказал – субботинская шняга.

Потом была премия. Большие деньги, если кто сомневается. Ну, на мой достаток – вообще целое состояние. То есть я крепко растерялся, потому что просто не представлял себе, что с этим делать. То есть – ну, не умею я тратить. Мог бы, конечно, купить авиадвигатель, если бы они продавались, но, во-первых, не продаются, а стоят на штучном учёте. А, во-вторых, доступный, в принципе, стосильник М-11 кажется мне слабоватым – хочется чего-нибудь более солидного. Но ничего подходящего ни в памяти, ни на виду нет.

Пачку резаной бумаги привёз мне Конарев и, как принято в их ведомстве, не стал объявлять во всеуслышание о том, какой я замечательный. Он вообще как-то сумел замаять шум и повернуть всё тихо. Но поймите моё затруднение – не умею я тратить такие суммы. Раньше,

когда случались у меня крупные премии – отдавал жене. Они и булькали куда-то в неведомое. Но сейчас Мусенька ещё маленькая – не стоит ей даже знать о них.

* * *

На Троицу был я в семье своей суженой – обедали мы. Разговор крутился о том о сём, но вдруг средняя сестрица возьми и ляпни:

– Ты, Муська, небось, когда вырастешь – уедешь со своим лётчиком. А сюда только в гости будешь заезжать, – и на меня покосилась. Дразнится.

– Нет уж, – отвечаю, – лучше вы к нам. Вот будете у нас на Колыме...

Радость моя рассмеялась, а младшая из сестричек распахнула свои глаза и удивилась:

– Ты же говорила, что хочешь переехать на Волгу, а не на Колыму.

Тут у меня мозги и заработали по-взрослому. Ведь, действительно, жили мы в Горьком, и нам там нравилось. Сначала по частным квартирам мыкались, потом в бараке, а уж, когда хрущоб понастроили, то и в квартиру с удобствами переехали. Но сейчас-то никто не мешает мне купить домик на окраине в тихом месте. А потом, глядишь, как начнётся война, перевезти туда мать и сестёр моей ненаглядной. Отца-то не спасти – его дело солдатское. Но, глядишь, дети наши при бабушке вырастут, да с родными тётками. Это, если кто не знает – большое дело. И не придётся Мусеньке работать там, откуда всегда можно прибежать домой – дворничкой или уборщицей. Она только, когда детей подняли, устроилась библиотекарем, как мечтала.

Итак – подумаю о жилье в Горьком. Смогу ли я купить квартиру за деньги? Не уверен. Будь у меня таланты Остапа Бендера – наверное, ухитрился бы. Но, что имеем, то имеем. К мошенничеству особых способностей у вашего покорного слуги нет.

Частный дом? Наверное, смогу купить. Если не на своё имя, то на Мусенькину маму – чай, не откажет в такой малости! Меня в этой семье принимают всерьёз, хотя с виду я и мальчик. Видимо, суженая моя всех заразила своей верой в серьёзность моих намерений. Она же старшая – сёстры её слушаются, да и матушка считается с её мнением – это заметно.

Но, если покупать в пределах известной мне городской застройки ведь снесут! Ну и что, что дадут квартиру со всеми удобствами! А кто заранее угадает, на какое количество членов семьи?! Дети-то у меня довольно быстро разлетелись по институтам в разные города. А потом и зажили своими семьями. Попробуй, предскажи, когда этот снос произойдёт в каком районе – я просто этого не помню.

Когда мне выделяли квартиру, нас пятеро было. А в те поры семей с тремя детьми встречалось не так уж много – после войны среди городского населения долго господствовала айн-киндер система. Так тогда в одной хрущёвке специально из двух соседних квартир организовали одну – для меня. Потом, когда приезжали внуки, а было это часто, мы не ходили друг у друга по головам.

Хотя летом больше времени проводили на даче. Позднее и внуки нас не забывали – некоторые годами жили с нами, пока учились в институтах. Так уж вышло – дети разлетелись, зато начали слетаться внуки.

Стоп! Дача! Участок нам выделили в овраге неподалеку от колхозного села. Постепенно народ из этого села перебирался в город, но поселение от этого окончательно не загнулось. Там до сих пор, то есть до две тысячи десятого, был магазинчик и дорога действовала. Фермеры копошились, птицеферма кудахтала, и богатенькие буратины ставили особнячки с виньетками высшей сути. Хотя в шестидесятых, когда наш садовый кооператив только начал в том овраге окапываться, колхоз жил полноценной жизнью, и механизаторы за пол-литру беленькой безвозбранно творили для нас разумное, доброе, вечное.

Эх! Какие времена были! Автобус ходил до станции, до электричек. А ещё у нас имелась легковушка – добраться до дачи было не так уж трудно.

А что сейчас? Дорога непременно есть – на телеге или на тракторе проехать можно. Но автобус ходит вряд ли. Машины у меня нет – не летать же на самолёте! В том смысле, что это было бы чересчур раскованно, хотя технически выполнимо. Что я себе реально могу позволить – это мотоцикл. Где его купить в этих местах – знаю. Довезти его до Горького можно в багажном вагоне. Тем более что ехать мне в обоих случаях с конечной станции, до конечной. Пересадка в Москве – не проблема. Остаётся приобрести сей немудрёный транспорт и ждать вызова в командировку на авиазавод. А уж там я до знакомых мест дорогу найду и поинтересуюсь – нет ли в том селе домика на продажу? Шансы у меня неплохие – индустриализация идёт полным ходом, деревенское население потихоньку переезжает в города. А жить в селе и работать на заводе при наличии мотоцикла – не проблема. Расстояние там не слишком велико – за полчаса даже без спешки можно добраться. Ну, или минут за сорок, если дорога окажется в ужасном состоянии.

* * *

Мотоцикл я купил с рук. Старенький, одноцилиндровый. Выбрал его из-за того, что с запчастями нет особых проблем – видел на Привозе, потому что эта модель в наших краях встречается. Привёл его в порядок и, прежде всего, поехал в село – не откажется же подруга со мной покататься!

Конечно, не отказалась. Отлучилась ненадолго в дом и вернулась в шароварах, да ещё и с корзинкой. С увесистой такой – взгромозила её на колени, усевшись позади, да мы и поехали. Только выбрались за село, как пассажирка моя запросилась за руль. Отказать было выше моих сил. Конечно, я Мусеньку хорошенько проинструктировал и был внимательнейшим образом выслушан. А потом уселся позади, проклиная жёсткую корзинку, не позволяющую притиснуться поближе. И мы довольно уверенно покатались. Куда? Я думал на пикничок – на такую возможность как раз и намекала корзинка. Но оказалось – на рынок, что в городе.

Потом я немного подождал, пока светоч грёз моих не расторгнется, а уж потом мы заехали на пляж, где отлично искупались и даже полакомились мороженым – угощала подруга, а сорт выбирал я... шучу. Здесь и сейчас никаких сортов мороженого нет. Оно одно на всех и ничем не хуже любого из двадцать первого века, потому что вкусное. Только не в стаканчике и не в рожке, а зажато между кругленьких вафельных пластинок и капает на пальцы.

А потом Муська забросила меня на аэродром и укатила домой.

Я присел в тенёчке и крепко себя выругал – ну, тупица же, что ещё скажешь! Если девчонка пилотирует самолёт, пусть и не самый быстрый, то уж с мотоциклом справится наверняка. И ей этот транспорт действительно нужен – на трамвае до города туда-сюда обернуться – больше чем полдня уйдёт с пешей пробежкой до рынка и назад. А они живут с продажи яиц. Радость же свою больше чем за шестьдесят лет совместной жизни я успел изучить – она не только заботливая с самого детства, но и очень практичная. Мы-то до города и обратно, считая продажу доставленного товара и маленькие радости, управились за три часа.

Судя по всему, мне понадобится ещё один мотоцикл.

Глава 18. Снова командировка

Если кто-то думает, что покупка мотоцикла в это время – дело простое, то смею возразить – не так-то это легко. Если один раз повезло, то в другой – дудки. Словом, даже подержанным старьём разжиться непросто. Велосипеды – да, бывают в продаже. Особенно на барахолке. И в госторговле случаются. В общем, я решил, что для меня и так сойдёт.

Оказалось – решил вовремя. Только исполнить не успел – в конце августа меня снова отправили в командировку всё на тот же завод.

– Вот, Субботин, с одной стороны – хорошо, что работник ты справный, – высказался по этому поводу начальник аэроклуба. – Положиться на тебя можно в любом деле. Но другим, оказывается, тоже такие надобны. А если эти другие – начальники, то и не знаешь, радоваться, или грустить. Эх-х! Заберут тебя от нас. Чую – заберут.

Я, как мог, постарался его успокоить и убедить в том, что не дам согласия на перевод. Хотя... я ведь тут на птичьих правах и опекуна у меня нет. А что – назову, если что, этого дядьку своим опекуном. Формально я ведь числюсь в его заведовании, а летать он мне ни разу даже не попытался запретить. Имею в виду, на своём собственном частном самолёте. На У-2 я и сам не прошусь, чтобы не ставить его в неудобное положение и не подставить в случае чего. Так что у нас вполне себе мир-дружба-жвачка. Он и премии мне выписывает изредка. Маленькие, но всегда кстати. И не за красивые глаза, а за хорошую работу – то есть воспитывает.

Нет, мне из-под его крылышка выбираться не с руки – кто ещё так прикроет? Имею в виду в мирской жизни. «Крышу», которую предоставляет ведомство, где работает товарищ Конарев, лишний раз лучше не беспокоить. Особенно бытовыми вопросами. Могут неправильно понять.

* * *

В Горьком была готова «спарка» И-17, на которой меня в воздух никто не выпустит. Потому что знают, сколько лет мне по документам. На У-2 выпускают без проблем – для заводчан я – командированный. Кроме того, направлен на приёмку. Лишний раз беспокоить требованием предъявить документы того, от кого зависит план, никто не станет. Ну и работу эту я делаю хорошо, выявляя все «шероховатости» в рабочем порядке без лишней волокиты и бумажной возни, за что имею возможность покружить в небе и «пофигурять», как пожелаю.

А в конструкторской службе есть человек, который не станет подвергать риску юный неокрепший организм. Зато он подвергает нешуточной нагрузке мой разум – готовый самолёт – всего лишь прототип. Облётанный, испытанный, добротнo сделанный, но не серийная машина. Кстати, с двигателем на сотню лошадок больше, чем у образца тридцать четвёртого года, и с более тяговитым винтом, он разогналсЯ до пятисот километров в час. До той самой скорости, которой перед этим не достиг. Но в документацию внесли четыреста восемьдесят.

Сейчас, когда пришла пора подготовки рабочих чертежей и составления техпроцессов, из вашего покорного слуги буквально вынули душу, требуя рассматривать узел за узлом, сборку за сборкой, шаблон за шаблоном.

Не стану утверждать, что «выловил» всё, но килограммов пятнадцать веса самолёта я сэкономил. Один узел перекомпоновал, а то такой, как был предложен сначала, простому рабочему не собрать. Подсказал вариант сверла, позволяющего за один проход делать и отверстие в листе, и зенковку под головку шурупа. Словом – не творчество, а тысяча мелочей. Ещё много рассказывал о шаблонах, кондукторах и других приспособлениях, о методе зависимого образования форм и размеров сопрягаемых элементов конструкции и технологической оснастки, необходимой для изготовления или правильной сборки этих элементов. О перенесении форм

с единого эталона – с чертёжа в натуральную величину или с этого самого прототипа после его доводки.

Словом – раскрутили меня по-полной. Но это, скорее, технологии, чем конструкция. В конструкции же самой заметной чертой было полное отсутствие на обшивке ткани. Вместо неё использовали преимущественно «авиационную» фанеру толщиной два с половиной миллиметра и текстолит такой же толщины, из которого сформовали места сложной формы – как правило, сопряжения плоскостей и фюзеляжа. То есть там, где неудобно гнуть из листа.

В наборе крыльев и фюзеляжа было много стальных профилей, аккуратно и чисто сваренных. Придираться к этому я был решительно не в состоянии – всё выполнено безупречно.

Вооружение уже на месте – два синхронных ШКАСа и двадцатимиллиметровая пушка ШВАК, стреляющая через ось винта. Не уверен, что пушка «боевая», но даже если это массо-габаритный макет – всё равно хорошо.

– Твои сбалансированные закрылки заметно снизили взлётную и посадочную скорости, – объяснил Поликарпов, показывая ватманы с чертежами. – За счёт этого мы смогли сильнее заострить переднюю кромку крыла, потеряв часть подъёмной силы на малых скоростях, но выиграв в сопротивлении при нормальном полёте. Тоже прибавка к стремительности.

– А что это за переменные данные для вариантов исполнения? – показал я на спецификацию.

– На одну нервюру у центроплана меньше – и крыло становится короче. Как раз для серийных И-16. Кстати, шасси мы использовали от них.

– Электромоторчик бы поставить на механизм уборки шасси! А то затренировывает крутить эту ручку.

– Поставим, дай время. На электрооборудовании сейчас много переделок. Приспосабливаем машину к ночным полётам. Подсветка, габаритные огни, электросброс для бомб и пуска реактивных снарядов. Это я всё о тех же ишачках.

– А скажите, Николай Николаевич! Не было у вас мысли изменить балансировку серийной машины? Вы ведь тогда, когда её проектировали, старались сохранить маневренные качества истребителя-биплана. От этого и сделали самолёт вертким, что привело к его неважной устойчивости.

– Мысль была. И даже окрепла с той поры, как поставили бронеспинку – она ещё сильнее сместила центр тяжести назад. А тут пришло задание на установку кислородного оборудования для высотных полётов – баллон ведь тоже не пушинка, и разместить его впереди немыслимо – опять придется сзади прилаживать.

– Отличное обоснование для того, чтобы подальше вытянуть вперёд мотораму. Заодно и обтекатель поглаже сделаете.

– С обтекателем длина оси мотора не пускает. Хотя меня уже трамбуют поставить винт с твоей шнягой, а я выкатил ответное требование насчёт оси. Пойдём-ка, порисуем да прикинем развесовку.

В кабинете Поликарпов раскинул по столу листы миллиметровки с карандашными набросками – явно прорисовывались будущие контуры И-180, но не с двухрядной звездой, а с однорядной. То есть первые прикидки он выполнил довольно давно. А мне известно, что одним из последних однорядников на И-16 был тот самый двигатель, на котором самолёты Ан-2 летали даже в двадцать первом веке. Тысячесильный. Позднее, правда, ставили ещё его форсированную до тысячи ста модификацию, но она на старое место вставала без существенных переделок. Только этот мотор будет готов позднее, незадолго до войны. Вот об этом я и рассказал.

– Но ведь этот двигатель окажется тяжелее. Опять придётся планер пересчитывать и менять развесовку. То есть поползёт вся конструкция.

– Будет ещё один вариант. Двухрядный мотор из Запорожья. Из тех, которые слыли не очень надёжными, но их всё-таки ставили на многие самолёты, в том числе и на дальние бомбардировщики из-за меньшего сечения и приличной мощности. А потом где-то к сорок второму пермяки тоже доведут до ума свою двухрядку. Оба эти движка и длиннее и тяжелее нашего нынешнего М-25. В расчёте на них в удлинённом носу И-16-го нужно создать резерв пространства и массы.

– Заранее сделать более прочную мотораму, – загенерировал Поликарпов. – Но это, полагаю, не балласт, который можно будет выбросить, когда наступит момент замены мотора.

– Не балласт, – согласился я. – А не подумать ли нам о заполнении носа ШКАСами. Мощнее и тяжелее мотор – меньше пулемётов. Их стволы можно будет выставить между цилиндрами. Это же целая батарея!

– Заманчиво. Военные придут в восторг. Ну-ка, прикинем, – на чистом листе миллиметровки появились до боли знакомые очертания обтекателя от Ла-5 с вписанными контурами втулки винта изменяемого шага. Дальше встал собственно мотор, за которым нарисовались пулемёты.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.