

Комбат Найтов РЕТРОГРАД



ВОЕННАЯ ФАНТАСТИКА

Комбат Найтов
Ретроград
Серия «Военная фантастика (АСТ)»
Серия «Ретроград», книга 1

Текст предоставлен правообладателем
http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=38625875
Найтов, Комбат. Ретроград: АСТ; Москва; 2019
ISBN 978-5-17-111458-9

Аннотация

Нынче модно говорить, что Великую Отечественную войну выиграл русский солдат, вопреки всему и всем, в первую очередь, вопреки «большевикам», НКВД и руководству, которые «позорно проиграли приграничные сражения». Некоторые идут дальше в своем стремлении переписать историю под себя. Забывая о том, кто реально выиграл эту войну, кто дал РККА 105 251 танк, 482 тысячи орудий, 347 900 минометов, 1 500 000 пулеметов и 157 261 самолет, кто смог эвакуировать на Восток и развернуть на новом месте производство новой техники. Сделали это советские инженеры и рабочие, часто под открытым небом начиная производить необходимую фронту продукцию. Возможно, что поначалу эта техника и уступала лучшим немецким, английским и американским образцам. У Правительства нашей страны было всего три «пятилетки», чтобы

подготовить страну к великой войне. План индустриализации всей страны начал осуществляться в 1928 году. В декабре 1939-го мы вступили во Вторую мировую войну. А войны выигрывает экономика.

Герой этой книги – авиаинженер, главный конструктор СибНИИА, филиала ЦАГИ, один из тех, кто в современных условиях восстанавливает самолеты времен Отечественной войны. Купленный им раритетный ЗиС-101 перенес его в предвоенный сороковой год.

Комбат Найтов

Ретроград

© Комбат Найтов, 2019

© ООО «Издательство АСТ», 2019

* * *

Насколько я теперь понимаю, история эта началась еще в 2013-м году, и вовсе даже не в Москве, а в Сухуме, куда я ринулся отдыхать после того, как удачненько пристроил первые три переделки Ан-2МС в МЧС Приморского края. В тот год по всей Сибири и Дальнему Востоку бушевали пожары, работы у пожарных было с избытком, плюс пошел распил выделенного бюджета на борьбу со стихийным бедствием. По специальности я – авиаинженер-конструктор, заканчивал МАИ, мечтал заниматься ПАК ФА, и пробивал себе дорогу к «Сухому», но судьба-злодейка засунула меня в Новосибирск в СибНИИА, которым некогда руководил Антонов. Приличных тем не было, занимались восстановительным ремонтом весьма потрепанных «Аннушек», выпущенных еще до «сотворения мира». Имеется ввиду мир российского олигархата. Олигархи нас не баловали. Перебивались с хлеба на квас, попутно экспериментируя с маленьким замечательным самолетиком Антонова. То перкаль ему на лав-

сан заменим, то каландрированный нейлон применим. Любый каприз за ваши деньги! Многие «Аннушки» «по рукам пошли». «Аэрофлот» давно прибрали к рукам «ельцины» с «окуловыми», и выбрасывали из его рядов все, что мешало «рубить бабло». Зеленое, имеется ввиду, «деревяшками» оне не интересовались! Вот и оказались наши «труженики полей» в маленьких «компаниях», организованных на месте бывших авиаотрядов, которые пытались выжить за счет «туристов» и «москвичей». А техника имеет дурную особенность: стареть. Ей ремонт и уход требуется, даже если это неубиваемый «Ан». За счет того, что институт считался главным по самолетам фирмы «Антонов», удалось на имеющемся оборудовании организовать ремонт и испытания всей линейки «Анов», правда, в условиях довольно жесткой конкуренции с киевским и винницким заводами. У тех оборудование было более новым. У нас основной парк станков не обновлялся со времен Олега Константиновича. Неподалеку от нас есть еще один конкурент «НАЗ имени Чкалова», который всегда был вотчиной нашего института. На нем родились «Аннушки», но, вначале случилась «перестройка», потом «конверсия», затем «шоковая терапия». Завод раньше выпускал Су-27ИБ, кто не в курсе, эта машина имела индекс Су-32. Сейчас ему сменили название, якобы это совершенно новая машина, полностью российской разработки, и носит она название Су-34. Так вот их сняли с производства и заставили всех срочно проектировать и выпускать «Ан-38-100».

В цехах застыло два полка «гадких утят» в разной степени готовности. Нам сказали, что нам никто не угрожает, и поэтому деньги, выделенные на строительство данных самолетов, мы попилим сами, но вы держитесь! Меня тогда сняли с доводки управления вектором тяги Су-32, и послали в винтомоторную группу «Ан-38-100». В общем, из боевой авиации шуранули в легкомоторную. Правда, впервые тогда съездил за границу. Незадолго до «августовского путча» участвовал в показе «большой «Пчелки»» на авиасалоне в Ле-Бурже, в июне 91-го. Тогда на нем стояли омские двигатели ТВД-20 и саблевидные шестилопастные винты со сверхзвуковой скоростью вращения законцовок, в разработке которых я принял активное участие.

И завод, и наш институт вложили кучу средств в эти разработки, но за все время выпущено 11 машин. Из них летает один, остальные приютились на аэродроме НАЗа в виде горького упрека. А в 2008-м году поступила срочная команда «немедленно запустить в серию «Су-27ИБ»», тот самый «гадкий утенок», коих начали вытаскивать из закоулков и возвращать им летательные возможности. Оказалось, что врагов у нас несколько не уменьшилось, и хороший истребитель-бомбардировщик – ходовой товар! В первую очередь, для собственных ВВС.

Но, меня с детства просто тащило от старинных вещей, поэтому, когда поступило предложение от Чинова, начальника ЛИС института, возглавить работы по восстановлению

«Ан-2» с расчетом на то, что может быть это даст возможность достать деньги на модернизацию его моторного отсека на более современный двигатель примерно той же мощности. Дело в том, что вообще-то уже существовал «Ан-3» в нескольких модификациях. Он установил кучу авиационных рекордов, а вот экономическая составляющая всех этих переделок была сугубо отрицательная. «Ан-3» оказался очень дорогой машиной, и найти на него покупателей очень сложно.

– Слава, ты же с 1989 года сидишь на этой теме. И два дисера защитил. Можно сказать, собаку съел на винтомоторной группе. Ну, присмотрись ты там, что можно такое сделать, так чтобы дешево и сердито. Лады? Ну, и подзаработаешь малость.

– Ну, я бы с большим удовольствием занялся бы ПАК ФА или «утенком», Виктор Андреевич.

– Я знаю! Но некому больше этим заняться. А у тебя точно получится. У тебя ж руки золотые! Давай!

В общем, покрылись мои руки не золотом, а грязью и маслом. Более 800 «Ирок» (АШ-62ИР) ими перебрано прежде, чем отдел заработал «баксы» для приобретения сборочной лицензии для Honeywell TRE-331-12 мощностью 1100 лошадок при весе в 240 килограммов. В 2011-м выполнили первый полет на модернизированном самолете. Мой шестилопастной винт, естественно, забраковали, хотя первые машины летали на нем. Но был отказ: самолет выкатился якутской

зимой за пределы аэродрома, не сработал реверс двигателя из-за обрыва тяги. Это еще на «Ан-38-100».

– Потребитель требует импортные винты! Даже если они дороже! Пойми, глупая твоя голова, мы таким образом снимаем с себя всякую ответственность за вероятные аварии! Виноват производитель, всегда! – сказал начальник института Барсук, и уже настроенную линию по производству винтов закрыли. В 2013-м, как я уже говорил, машины, наконец, купили. Я получил приличную премию, и оказался на берегах Колхиды.

Я не Язон, искать золотое руно я не собирался. Наоборот, пытался сэкономить на отдыхе и хорошенько отдохнуть. С супругой у нас, как бы это сказать, в общем, раздельное проживание. Она – москвичка, и Сибирь ей не нравится, особенно по зарплате. Поэтому еще в середине 90-х она переехала в Москву ухаживать за мамой, да так там и осталась. Нам тогда платили от случая к случаю, но и в Москве работы по специальности было не найти. Искали, оба, но... Мы, правда, не разводились и иногда встречаемся, и проводим некоторое время вместе. Впрочем, не слишком часто. Абхазия в крутом упадке после войны, но пляжи в Пицунде никуда не делись. Я с интересом мотался по непризнанной республике, пока однажды случайно не разговорился с каким-то дедом в Акваре у старого ипподрома. Речь зашла о том, что раньше и деревья были выше, и небеса чище. И Абхазия была цветущим садом. Дед несколько раз ходил ку-

да-то за новым кувшином вина. Я особо не беспокоился, с собой была не слишком большая сумма, поэтому можно было и немного расслабиться, не опасаясь неприятностей со стороны местных. В конце концов дед пригласил меня посмотреть на раритет. Через три небольших окошка с некоторым трудом пробивался свет. В гараже стоял «ЗиС». Весь запыленный лимузин с запасными колесами сразу за крыльями. Я такой только на старинных фотографиях видел. Меня проняло! Такая глушь и такие вещи!

Дедок, правда, оказался несговорчивым. Я потратил две недели на разговоры с ним, расчистил выезд для машины, заваленный всяким хламом за почти 75 лет, когда эта машина еще ездила, но смог уговорить его найти документы и продать мне этот раритет. Заодно пришлось ему крышу в доме перестелить. Отмечали приобретение чуть ли не всем кварталом. Молодых никого не было, одни старики и несколько старух, которых за стол не пускали.

Стартер не работал, с помощью огромного «ключа кривого зажигания» раскрутили двигатель. Машина проскрипела на подъеме, слегка чиркнула днищем о мостик, и выехала на дорогу Сенеки-Гагры. Здесь еще в ходу «транзитные номера». Пришлось «дать на лапу» местным «гайцам», которые снабдили меня нормальными номерами и договором купли-продажи.

В Адлере пришлось опять платить, сначала таможенникам, потом «гайцам», а затем удалось загнать машину на эс-

такаду. Масло в мост, литол в подшипники, двое суток набивал через шприц многочисленные узлы смазки, снял и промыл бензобак, с удивлением обнаружил, что тормоза чисто механические, правда, с вакуумным усилителем. Понял, что даже до Москвы я не доберусь. Пришлось договариваться с траком, загонять машину к нему в кузов, и сгружать ее у гаража тестя в Щелково. Особо договориться с тестем не получилось, поэтому, после небольшого отдыха, договорился об аренде 20-тифутового «драй-куб» контейнера, засунул туда машину, закрепил и отправил сокровище в Новосиб. Видимо окончательно поругавшись с тестем.

Пока лимузин добирался до Новосиба, я перерыл все справочники, через библиотеку Ленинку добыл чертежи основных частей машины, благо, что доктору наук не отказывают. И занялся конструированием «драгара». Старенький и битый «мерс» E 320 CDI (очкарик) с насмерть ржавым кузовом был взят основным донором. Удалось максимально сбить цену, да еще и продать часть его салона. У него был дизель R6, OM-613 DE 32 LA, 613.961, 3.2 литра объемом и с расходом меньше 8 литров на 100 км. Главное – дизель был рядным, ведь этот «чертов «ЗиС»» имел рядный 8-мицилиндровый карбюраторный бензиновый двигатель и узкий моторный отсек. Удалось найти и раскрутить все точки крепления корпуса к раме и снять его, освободив место для работы по замене узлов и механизмов. Пришлось много варить металла, создавая точки крепления, аналогичные мерседесов-

ским. «Мерседес» был чуточку уже «псевдо-Бьюика», на 60 миллиметров и значительно короче. Пришлось заказать измененные диски, избавившие машину от несоразмерности, и ставить промежуточный кардан. Наконец, через полгода, работы были закончены, и я принял участие в параде ретро-мобилей в Новосибирске. Несмотря на мороз, у барахолки на Гусинобродском шоссе собралось около 500 старых автомобилей, которые в 11 часов двинулись в сторону площади Ленина. Оттуда вернулись к Северному аэропорту, и там провели парад, и небольшие гонки. Каким-то образом эта информация просочилась в Москву, и я с удивлением прочел на e-mail приглашение посетить выставку ретро-автомобилей в Москве летом 14-го года. Тут еще меня в должности повысили на старости лет, началась «русская весна», наши забрали обратно Крым у распоясавшейся Украины. Армия заинтересовалась самолетом, выросли продажи и портфель заказов. Казалось, что вот оно: счастье, и я ухватил его за хвост. Получили предложение пройти испытания в НИИ ВВС и принять участие на МАКСе-2015. Заводчане возвращали в 566-й полк ВТА самолет, задействованный для доставки «утят» в Комсомольск-на-Амуре. Обратным рейсом он привез серийные компоненты будущих машин, кое-какую документацию и залежавшиеся в Комсомольске двигатели. Поэтому в «Руслан» загнали три борта «Аннушек» и «ЗиС» «главного конструктора». Предстояла довольно длительная командировка в Москву, где нужно обеспечить прохождение

испытаний и подготовить прессу, провести пиар-компанию нового «старого» самолета. Владимир Барсук уже подключил к делу даже Премьер-министра России. К сожалению, на Олимпиаду в Сочи машины не полетели. В последний момент у Барсука что-то сорвалось. Доплачивать за фрахт пришлось самую малость, предварительно созвонился с Катериной и договорился, что буду использовать, ставший ее собственностью, гараж в Щелково. Тесть к этому времени отошел в мир иной.

Поселился в Щелково в бывшей квартире родичей супруги, под честное слово провести ремонт всего электрооборудования в квартире, которое искрило, дымило и постоянно отключалось по перегрузу в сети. Тесть, вечная ему память, после смерти супруги, забросил это хозяйство напрочь. Сам же я целыми сутками напролет пропадал в Чкаловском, где три машины гоняли на предельных режимах, садились на неподготовленные площадки и изучали возможность загнать машину в штопор. Сам я немного летчик: учился и летал в ДОСААФ на «Як-18а», «Як-50п», «Як-52» и «Су-26». Ну, и «Ан-2» мимо меня тоже не пробежал. Когда денег было кот наплакал, то приходилось проводить его испытания после ремонта. Несколько раз слетал с вояками на нашем «долгоносики» «праваком». Это, конечно, нечто! Совсем головы у пилотов нет! Впрочем, все точно по заданию, так что не придерешься.

И вот, в один из пасмурных и дождливых сентябрьских

дней «Москва-24» передает о падении самолета «Ан-2» в Щелковском районе, и раздается звонок на мобилу. Наш «МС» споткнулся о незамеченную проволоку в районе приземления на неподготовленную площадку. Сломан вал двигателя, отрыв нижней опоры и винт скручен в бараний рог. Выехал на место происшествия, туда еле пропустили: полиция, вояки, прокуратура. Вопрос утрясли, отзвонился в Институт, попросил прислать новую винтомоторную часть и двигатель. Мы их уже начали собирать в Институте. В начале октября все выслали рейсовым самолетом S7 в Домодедово. Груз прибыл только в понедельник, 13-го октября, в 17 с копейками мне позвонили из аэропорта, сказали: забирайте. А мне вояки уже всю плешь проели с этой заменой. Я отзвонился супруге, с которой постепенно наладились отношения, и мы собирались вечером где-нибудь посидеть в тихом месте. Сообщил, что вынужден ехать в аэропорт за грузом. Постараюсь обернуться по-быстрому. Пока получал и грузил два ящика в машину, начался сильный дождь. Даже громы-хало где-то в стороне. Погрузчик поставил ящик с двигателем через заднюю дверь в салон с разложенным сиденьем. Ранее этот лимузин, явно, работал «скорой помощью». Следы от верхней фары и ее привод в машине сохранились, но не сама фара. Винт легкий, и в транспортном ящике, лопасти отсоединены и уложены справа и слева от втулки. Всего, с двигателем, меньше трехсот килограммов. По «сто пятой» выскочил на МКАД через Ореховскую развязку и газанул,

несмотря на дождь. У Котельников перед поворотом зазвонил телефон, я на секунду отвлекся, звонила Катя, и вдруг замечаю какое-то сияние полукругом над полосой и слышу мощнейший удар грома. В моей полосе никого не было, люди справа и слева начали тормозить. Я тоже нажал на тормоз. Обороты падают, а свет от светильников и фар соседей начал удлиняться на меня. Меня вдавило в кресло, как при взлете на истребителе, даже сильнее. Звуки исчезли, сияние – тоже. Тьма. Через пару секунд или чуть меньше, мелькнули верхушки деревьев, и машина плюхнулась на какое-то большое поле. Взвизгнули тормоза, которые я не отпустил. Несколько толчков, сильных, но подвеска выдержала. За пятьдесят метров от надвигавшейся на меня рощи я остановился. Дождя нет, машина – сухая. Противно скрипят дворники по сухому стеклу. Выключил. Попытался позвонить супруге, связи нет, отсутствует сеть. Где нахожусь – неизвестно! За деревьями видна одинокая лампа накаливания на столбе с каким-то странным грибком над ней. Справа видны какие-то строения. Разворачиваюсь направо и в свете фар вижу самолеты: «Ишаки» и «Чайки», много! На меня движется какая-то фигура в шинели и в шапке. В руках – мосинский карабин. На ногах ботинки с обмотками. Что за черт? Остановился, чтобы не нервировать человека с ружьем. Опустил окно. Солдатик подходит осторожно.

– Стой, кто идет! – подал, наконец, голос молодой человек.

– Да стою я, стою! Только не знаю: где стою. Ехал по делам в Чкаловское, у меня тут винт и мотор для самолета, а оказался черт знает где.

– Это – Чкаловское. Сейчас разводящий придет и все прояснится, товарищ. Глушите мотор! – но винтовку вниз он не опустил, держит наизготовку. Где-то вдалеке слышалось бряцание оружием, из темноты появился разводящий, с ним трое солдат.

– Никольский! Почему машина на летном поле!

– Я ее задержал, товарищ младший сержант! Она вон там над лесом появилась, точнее не она, а свет ее фар, потом был гром сильный и визг тормозов. Товарищ говорит, что в Чкаловское ехал. У него двигатель и винт в машине.

– Ваши документы, товарищ.

Я понял, что паспорт лучше не доставать, хотя он у меня с собой. Вытащил удостоверение, что я являюсь главным конструктором Сибирского Научно-Исследовательского Института Авиации и показал его с рук сержанту.

– Так Вам не сюда, товарищ! Вам туда! – он пальцем показал на проход между деревьями. – Антипов! Проводи товарища главного конструктора.

Я хотел открыть дверь и посадить солдата, но он вспрыгнул на подножку с моей стороны и ухватился за край двери. Я вспомнил, что видел в кино такой способ езды. Запустил двигатель и тронулся в ту сторону, куда ранее показал сержант. За несколькими ангарами начиналась неширокая до-

рога. Через 300–400 метров Антипов пристукнул ладонью другой руки по крыше машины.

– Вам сюда, товарищ конструктор, это НИИ ВВС.

Еще до того, как я остановился, он спрыгнул с подножки и побежал в обратную сторону.

«Вот уж воистину: где начинается авиация, там кончается порядок!» – подумал я, решительно выложил из кармана паспорт и сунул его в бардачок машины. Тут же вспомнилось, что старые послевоенные номера у меня с собой! После парада в Новосибирске и в Москве они лежат в салоне, ну, а вытащить из пластиковых держателей оба номера – это раз плюнуть! Номера были грязные, я их, не протирая, сунул в черный пластиковый мешок, протер фары и старинные номера, окна и ветровые стекла. Мозг напряженно работает: напугала нас дерьмократическая пресса до колик в животе «страшным НКВД», «кровавым палачом Берией» и «людоедом Сталиным». Хотя отец всегда говорил, что в старые добрые времена даже документы в кармане никто не носил. Вот только права у них были книжечкой серой, у отца сохранились. А на свое удостоверение я красный чехол купил с надписью: «Народный Комиссариат Авиационной Промышленности СССР», вот и проскочило. У нас ведь главный лозунг: Любой каприз за ваши деньги.

Блин! Даже стекла здесь протирают по-другому! Я-то, дурак, достал «стекломой» с пульверизатором встроенным. Стою, брызгаю на стекло жидкость и протираю тряпкой. А от

главного здания ко мне шагает капитан в гимнастерке и шапке. Шапка! Второй раз: шапка. А ведь у них буденовки были до финской войны. Значит, она кончилась. Но расслаблены, как в мирное время. Черт возьми! Как фамилия начальника НИИ, ведь читал где-то! Точно, «Секретный проект», комбат Найтов. Фамилия какая-то птичья. Соколов? Нет. Орлов? Тоже. Соловьев? Аистов? Журавлев? Совин? Филин! Точно! Александр Иванович. После прочтения книги специально заглянул в тырнет. По книге – военный инженер первого ранга, в тырнете генерал-майор авиации. Подошел капитан, смотрит, как я брызгаю на стекло пеной.

– Вот это да!! Вот бы технику моему такое!

– Здравствуйте! Это можно! Александр Иванович здесь? – вручил ему пластмассовый сосуд, предварительно закрыв распыл.

– Нет, минут двадцать назад домой пошел. Вы к нему? – капитан безуспешно пытался брызнуть в сторону стекломоем.

– Там четыре положения: струя, закрыто, распыл и опять закрыто. Красная головка вращается. Можно спирт или бензин хранить, не испарится.

– Высший класс! Чайку с дороги не хотите? Извините, не знаю, как обратиться.

– Святослав Сергеевич, главный конструктор. Спасибо! От чая не откажусь. – хотел добавить, что у меня бутербродики есть, но тут вспомнил об их упаковке и прикусил язык. Он

– враг мой на ближайшее время. Чай с белым хлебом и малиновым вареньем. Давно такой вкуснятины не ел! Детством пахнуло. И решил главную задачу на сегодня, увидел календарь: воскресенье, 13 октября 1940 года. Поэтому здесь сегодня пусто, хотя начальство только что ушло.

– А вы по какому делу к генералу?

– Да, вот, привез новый винт и двигатель показать, и поставить их на испытания.

– Это он любит. Давайте я вас запишу на самое утро. Как ваша фамилия?

– Никифоров, из Новосибирска.

– Ухты! Долго добирались?

– Восемь дней.

– Широка страна моя родная! На восемь-десять записал. Он обычно в шесть приходит, но до восьми по ангарам ходит.

– Иван, а где здесь переночевать можно?

– В доме переменного состава. – Капитан, Казаров его фамилия, встал и подошел к схеме на стене. – Мы тут, а ДПС – вот он. Вот так езжайте. Сейчас позвоню.

Капитан снял трубку телефона, набрал двухзначный номер, представился, выслушал доклад.

– Тут товарищ главный конструктор из Новосибирска прибыл, разместите у себя и обеспечьте подъем в семь часов. – он повесил трубку. – Столовая у нас вот здесь. У вас талоны есть?

– Нет, я же поездом добирался.

— Ну, да! Возьмите, позавтракаете и подъезжайте. Я, правда, уже сменяюсь, в восемь.

— Ну, я пораньше подъеду, чтобы вы меня из рук в руки передали.

Поблагодарив за чай и бутерброды, я вышел из дежурки и здания. Ярко светили звезды и луна, почти 11 часов. Завел машину и поехал к гостинице. Двухэтажное здание, оно и сейчас используется под приборную лабораторию ТЭЧ. Не знал, что это был дом переменного состава. Молоденький красноармеец показал мне койку, умывальник и туалет, переспросил фамилию и инициалы, которые записал в журнал. Я вышел на улицу покурить в курилку, расположенную прямо перед входом в здание. Курить придется бросать. Дым местных папирос не сильно понравился, а сигарет «Кэмел» здесь нет. Кстати, куда фильтр деть? Порвал и щелчком отправил его в траву газона. Лег, не раздеваясь, поверх одеяла. С одеждой тоже надо что-то делать, капитан задавал «глупые вопросы», я сказал, что был в командировке в Америке, затем долго обсуждали расизм и угнетение негров в США. Кожаная «летная» куртка у меня есть в машине. Старая, правда, как смерть, я в ней под машиной валяюсь, но пойдет.

Утром я уже выглядел почти как все: фасон мало изменился, вот только на моей «молнии» и кнопки, а у них пуговицы. А так, такая же по цвету и покрою. В столовой никто не приставал с расспросами и не глазел на меня выпученными глазами, как вчера. Подъехав к штабу НИИ, я уви-

дел вчерашнего Ивана Казарова за прозрачной стойкой дежурки. Он писал что-то в журнале, а рядом с ним стоял щеголеватый офицер (они здесь еще командирами называются, надо не забыть!) с тремя кубарями на петлицах. Иван поднял голову и улыбнулся.

– А, прибыли! Семен, вот человек, о котором я тебе говорил, пока не заступил, проводи его к «АИ». Генерал приказал сразу к нему привезти, как придет.

– Старший лейтенант Ягудин! Прошу следовать за мной! – «Службист! Слава богу не он вчера был на дежурстве! За-мордовал бы!» Старлей картинно печатал шаг, идя практически строевым. Неудобно ведь. Явно – не летчик. Те ходят вразвалочку, уже насмотрелся! Командир остановился перед дверью на втором этаже, картинно открыл её, приложил руку к козырьку фуражки, хотя форма одежды уже шапка, и рукой показал мне знак пройти в кабинет. Место адъютанта пустовало, мне было предложено присесть, а сам лейтенант оправил гимнастерку, снял с плеча какую-то пылинку или волос, проверил положение фуражки и вошел к начальству. Оттуда он вышел вслед за генералом, худошавое морщинистое лицо которого появилось первым.

– Товарищ Никифоров? Я ожидал немного другого человека, но, тем не менее, заходите! С чем пожаловали? – спросил он, после того, как мы расселись по местам. Я вынул из планшетки грузовые документы. В качестве конечного получателя там числился НИИ ВВС: для завершения государ-

ственных испытаний.

– Что это?

– Новый винт, обтекатели капота и новый двигатель для всех машин, оборудованных двигателями М-62 и М-63. Двигатель, правда, только один, а вот винты и капот мы испытывали, не снимая М-62.

– Что это дало?

– Двадцатипятипроцентную прибавку в скорости и снижение на 10–12 % расхода топлива.

– Где все это?

– В машине перед штабом, товарищ генерал.

Александр Иванович громко хмыкнул, снял трубку телефона, набрал номер:

– Алексей Ароныч! Зайди! – генерал положил трубку и, сквозь зубы, прошептал: «Господи! Сколько вас тут ходит, гениев!». Злится, что оторвал его от дела! И хотя у меня в планшетке были и фотографии, и чертежи «Аннушки», но ее еще не было! Я молчал, даже не пытаюсь что-то доказывать. Грузовые документы я уже положил на стол, этого – достаточно! Документ, как-никак.

Вошел крепенький такой низкорослый полковник, скорее всего, бывший военный инженер 1-го или 2-го ранга.

– Вызывали, Александр Иванович?

– Проходи! Тут нас учить из Сибири приехали: как скорость у «Ишака» поднять. Сходи, получи «подарок», ставь на стенд, там двигатель, и меня пригласи, как управишься.

Свободны!

Ароныч сопел у меня за спиной, мы вышли из здания и подошли к машине на стоянке. Я из кармана открыл ее, квакнул клаксон, моргнули фары.

– Прошу!

Он уселся на сиденье, и удивленно вперился в тонкую панель под основной, где загорелись лампочки от «Мерседеса». У OM-613 DE 32 LA – компьютерное управление впрыском, пришлось переносить из «мерсака». Пискнул зуммер готовности к пуску, я повернул электронный ключ, а не выжимал педаль стартера и газа одной ногой. Тут же последовал вопрос:

– А что за двигатель у вас? Совсем другой звук!

– Дизель, немецкий. Куда едем?

– К третьему корпусу.

– Показывайте! – сказал я и перевел рычаг коробки в положение «Drive». Автомат-коробка окончательно убила инженера. Он оказался автолюбителем, у него персональная «Эмка». «Три солдата из стройбата заменяют экскаватор!» – погрузчика у Научно-Исследовательского не оказалось. Пока шестеро солдатиков вытягивали движок из салона, я отбивал атаки «автолюбителя». Пришлось даже капот открывать. А он у меня переделанный, вверх открывается, а не по очереди с разных бортов, как на серийной машине.

– И кто же это все сделал? – спросил он, а я показал на

свои руки. Обилие иностранных буквочек на таре тоже весьма впечатлило инженера, он – главный инженер института. Но после снятия упаковки с движка он застыл в ступоре.

– Мощность?

– 1100 лошадок.

– А шесть человек его руками тащило?

– Четыре шестнадцать на кило.

– И на чем работает эта крошка?

– Белый керосин или уайт-спирит.

– Так, как же такую малютку на стенде закрепить? Черт!

– Я предлагаю вначале установить М-62, к нему прикрепить нашу носовую часть, в которую я поставлю двигатель. Там все готово. Где засверливать и нарезать резьбу, я покажу. Вот чертеж, правда для другого самолета, но с этим движком. Или сюда ставим и крепим мотораму от «Ишака», тогда наша носовая часть встанет без каких-либо проблем.

– Ставим мотораму, так быстрее. Я сбегаю позвоню.

Два механика вытащили из каптерки мотораму, подцепили ее талью, вывесили и довольно долго гремели ключами. В ангар вошли Ароныч и Филин, которого тот высвистал из кабинета.

– Оба на! – Такими были первые слова начальника института, когда главный инженер приподнял чехол и тряпки, укрывавшие двигатель. – Алексей Ароныч, сразу на фрикцион его готовь! Проверим его четыре-шестнадцать!

Речь шла об удельной мощности на килограмм веса дви-

гателя. Лучшие из наших двигателей давали 1.2–1.4, в конце войны 1.8–2.2. А тут 4 целых и 16 сотых лошадиной силы на килограмм веса. Я к тому времени разложил на белой ветоши на столе винт, выставил ноль на втулке, заложил по номерам лопасти и смазывал крепежные болты фторопластом из баллончика с распылителем. Белые перчатки, белый халат и шапочка на голове, чтобы не дай бог волос в механизм не попал.

– Прямо как доктор колдует. Зачем так много? А как стрелять?

– На работу синхронизатора это не влияет, особенно на таком расстоянии от оси вращения.

– Он очень большой, три тысячи?

– Да, это оптимальный размер для диаметра М-62.

– Траву начнет косить и нарушим свой же стандарт.

– Возможно, но другого у меня нет.

Вставил в головку биты с шестигранной звездочкой, выставил предельное усилие, и затрещал электрошуруповертом, присоединив к нему дополнительный упор к рукоятке. Все болты должны быть обтянуты на одинаковое усилие.

– Что это?

– Динамометрический электроключ с ударной затяжкой, товарищ генерал. Иначе перетянуть можно или, не дай бог, болт порвать. – Прикрыл обтекателем готовый винт. – У меня – готово! Алексей Аронович! Что у вас?

– Можно подвешивать, моторама и фрикцион на месте.

Вчетвером, на деревянных опорах со вставкой из металла внутри, поднесли двигатель к месту установки. Штатные стропы входят в поставку, закрепили их на гаке талей и двигатель в чехле медленно пошел вверх.

– Первой крепим нижнюю опору, не затягиваем, даем люфт болтам.

Меняю звездочку на шестигранник, вжик – готово, но без треска. Затем две верхние опоры, набрасываю три разъемных шпангоута, креплю их с затягом. Обтягиваю болты опор, все готово. На вал одеваю вентилятор для обдува двигателя. Набрасываю обтекатели капота, их крепят механики сверху. Поднял один из обтекателей, расстегнул чехол и стянул его. Движок, кроме нас троих, никто не видел.

Фрикцион имеет две степени свободы, центрируется легко и удобно. Накидываю его муфту и притягиваю с проворотом, чтобы проверить легкость вращения. Никакие микрометры не нужны. Минут пятнадцать таким образом центровал стенд с двигателем. Работа привычная! Тысячу раз это делал.

Стенд у нас механически точно такой. Затем присоединяю трубопроводы, а вот с разъемом электропитания – задница. Он с «Аннушки», но такой «папы-мамы» на этом стенде нет. Вызвали электрика, тот подключает аналогичный разъем с СБ. К пяти вечера стенд был подготовлен. Набежала куча людей, каждый из которых был при деле и наблюдал за своим узлом или прибором. Все в белых халатиках, хотя

видно, что они к ним не привыкли. Но не ронять же имидж перед понаехавшими. Опять появился Филин, уходивший на полеты, он – летчик-испытатель.

– Ну, что, Святослав Сергеевич, начнем?

– Перекурим и начнем.

– А мы думали, что вы некурящий! И не обедающий. – усмехнулся Ароныч.

– Есть такой грех, когда стенд к испытаниям готовлю. Чтобы ничего не пропустить.

Все вышли из ангара, закурили.

– Ароныч, ты биение проверил, как я просил? – спросил Филин.

– Проверил! В ноль, практически, и без всяких приборов.

Не слушая дальше этот разговор, я бросил в бачок горючую беломорину, и скомандовал:

– Все по местам, начинаем! – народ шустренько занял свои места, начальство укрылось за переборкой с бронестеклом.

– К запуску!

Не шибко удачно стоят включатели, приходится присматриваться: что и где. Давление масла в норме, давление топлива – есть, пускаю вспомогац. Он пыхнул дымом выхлопа, но фрикцион даже не дернулся. Филин удивленно смотрит на меня, не понимая процесса. Раздался визг турбинки стартера, как только слушать его стало невыносимо, я включил приводное устройство. Вал закрутился, слежу за оборотами.

Зажигание! Клубок серого дыма вылетел из коллектора, двигатель схватил и выдал первые обороты на топливе. Убавляю, идет прогрев. После двойного звонка о готовности, проверяю работу РУДа.

– Готово! Можно взлетать! – кричу на ухо Филину. Тот кивнул, я дал полный газ, а ассистент начал прибавлять усилие на фрикционе.

– Полные.

– Сколько?

– Тысяча сто шестнадцать в пересчете.

Филин перешел к меганьютонометру, посмотрел на него, затем вернулся ко мне.

– Запас на взлет есть?

– 20 % в течение пяти минут.

Александр Иванович скрестил руки на груди, показывая, что испытания завершены. Я убавил обороты, затем полностью остановил движок и рассоединил главный фрикцион, чтобы дать турбине свободный выбег.

Вышли из ангара, за нами никто не идет, народ дисциплинированный. Филин выбил папиросу из пачки, протянул пачку мне. Но я полез в карман и достал «Кэмел», вторично травиться «Беломором» не тянуло. Да и смысла нет. Все и так понятно. Куча вопросов буквально стоит в глазах у генерала, но задавать он их не торопится.

– Вот что, Алексей, ты стенд закрой и опечатай, и своих

предупреди, что болтовня, даже среди своих, это кратчайший путь на Колыму. Журнал испытаний перевести на режим «три нуля». Созвонись с ротой охраны, пусть выставят дополнительный пост у здания.

– Там людей не хватает, это восьмой ангар под охраной.

– Сними с любого и в приказ, я подпишу. Кроме нас троих, к машине никого не подпускать. Ну, что, Святослав Сергеевич, пошли, поговорим.

– У меня машина, да и не обедал я сегодня.

– Угу, я помню!

Мы сели в машину, я достал вчерашние «бургеры» и бутылку с «Колой».

– Да подожди ты! Счас пообедаем, не порть желудок сухомяткой.

Я пожал плечами, глотнул «Колы», запустил машину, и мы тронулись к штабу.

– Отличный движок! Но мне кажется, что он так и останется в единственном экземпляре.

– Да, чтобы такой сделать, требуются годы, а их у нас нет. Скоро – война с немцами, осталось восемь месяцев и один день.

– Так скоро?

– Утром 22-го июня.

– Не успеем, ничего не успеем! Откуда ты это знаешь?

– Для меня это – история.

– Я так и думал. Мы ее выиграли?

– Да.

Машина остановилась на площадке возле штаба, разговор прервался. Выслушали доклад дежурного. Прошли кабинет, генерал по телефону приказал доставить ужин на двоих и закуску.

Перед этим дал указания дежурному и адъютанту ни с кем его не соединять. В кабинете была комната отдыха за перегородкой, туда он и провел меня. Принес бутылку коньяка, лимон, открытую банку со шпротами и хлеб на тарелочке. Там же кружочками лежало масло для бутербродов. Коньяк сразу разлил по рюмкам, по-водочному, до краев.

– Вздروгнули! За знакомство! И чтоб не последняя.

Армянский был хорош! Куда там нынешним! До того момента, пока хорошенькая официантка не принесла отличный ужин, выпили еще по одной. Я отказался принимать больше, сославшись, что ничего не ел с утра. За ужином практически не разговаривали, а после ужина, налили еще по одной, и, не торопясь, начали разговор.

– Давайте условимся, что вы не будете задавать вопросы о будущем, вашем собственном или страны. Для этого нужно сначала выиграть войну.

– Но ты же сказал, что мы ее выиграли.

– Да, выиграли, но с огромными потерями и убытками. Немцы легко захватили господство в воздухе и переломить ситуацию удалось только к середине 43-го года. В сорок втором они были на Волге под Сталинградом, на Кавказе. В со-

рок первом пытались захватить Москву и Ленинград. Ленинград был окружен и 900 дней находился в блокаде.

– У тебя доказательства с собой есть?

– Так, кое-что, несколько книжек на планшете и на компьютере.

– Что такое компьютер?

– Покажу потом, в машине лежит. А планшет – в куртке.

Генерал встал и принес куртку из кабинета. Я щелкнул кнопкой включателя. Поискал *.fb2 файлы про войну и сохраненные web-странички с airwar.ru. Затем меня как торкнуло, и я вспомнил, что есть карты немецкого наступления сорок первого и сорок второго года, обороны Ленинграда. Я открыл выювер и пробежался по фотографиям, сохраненным на планшете. Там было все вперемешку, все, чем я увлекался. Были военные фотографии, новейшие и старые самолеты, схемы, чертежи, карты.

– Да, не слишком много, но убедительно. А на другом приборе?

– Там побольше, но тоже не систематизировано.

– Ты где учился?

– В МАИ, на первом факультете.

– Давно закончил?

– В восемьдесят седьмом, двадцать семь лет назад. Так как из Новосибирска, то туда и распределили, только не на завод Чкалова, у вас он называется 153-й завод, а в НИИА.

– Там же нет никакого института?!

– ЦАГИ туда эвакуировали в августе 41-го, назвали его филиал № 2.

– То есть, ты практически работал в ЦАГИ?

– Можно и так сказать. Я был в группе доводчиков серийных и экспериментальных самолетов. Ну, а последние годы занимался модернизацией легкомоторных машин, с двигателями до 2000 лошадиных сил. Вот, кстати, из вот такой машины сделали вот такую. Узнаете?

– Конечно. Мы двигатель на нее сегодня и испытывали.

– Так вот, меня перебросили на это направление несколько лет назад. Американцы не слишком рвались продавать нам эти двигатели. Они у них используются в «Предаторе», стратегическом разведчике. Двигатель очень экономичный и позволяет разведчику находиться в воздухе более суток без дозаправки.

– Ого!

– Так мы доводили машину без них, используя новые винты, шестилопастные, саблевидные, вот такие! – я нашел фотографии «своих» винтов.

– Что это дает?

– Появляется возможность повышать обороты двигателя. Эти лопасти работают при линейных скоростях законцовок свыше 343 метров в секунду.

– А это – мысль! Что тебе требуется, чтобы начать их производство здесь? У нас Поликарпов сидит без двигателя, ему нужен безредукционный, а промышленность его выдать не

может уже третий год.

– В первую очередь – документы! У меня ведь ни денег, ни документов нет. Я – никто, и звать меня никак.

– Есть такая проблема, но вернемся к техническим вопросам.

– Фрезерно-копирные станки, зуборезные эвольвентные и шлифовально-копирные, долбежные длинноходовые для пазов, инструмент, особенно мерительный. Лучше всего из Германии. Дюралюминий и сталь, марки я укажу. И гидросервопривод, чертежи есть, в Ленинграде на Всеволода Вишневского делали.

– Решаемо. Теперь поподробнее о том, что удалось сделать с М-62?

– В двух словах: это надежнейший и выносливейший двигатель.

– Только не надо об этом! Он – не работает! Мучимся с ним – спасу нет! В полках более 25 часов не отрабатывает.

– Знаете какой у него ресурс до первой переборки?

– Ну?

– 1500 часов.

– Врешь!

– Вы мне будете рассказывать?! Смотрите! – и я ему вытащил формуляр на АШ-62ИР.

– Твою мать! – вырвалось у генерала. – Ты хорошо знаешь этот двигатель?

– Штук 800 вот этими руками отремонтировал. Облегчи-

ли его до предела в варианте М-62, довели объем до 29 литров с нулевой эффективностью. Там и 20 литров достаточно. Будет выдавать ту же самую тысячу сил и работать вечно. Кстати, его уже сделали, АШ-62 ИР. Только под бензин Б-70. И еще, куча времени и сил была убита на М-105, 106, 107 и 108. Практически, без результата. Так до конца войны и летали на «сто пятых». На сегодняшний день полностью готовы два двигателя: АШ-82 и АШ-62ИР. Им требуется только поставить непосредственный впрыск. И вполне работоспособные «АМ» Микулина. Там работы много, но 2000 сил из него вытащить удалось.

– Ты все эти моторы знаешь?

– Изучал, конечно. В том числе, и произведенные изменения.

– Так, понятно. Что с Англией было? Они тут на нас напасть собирались по весне.

– Была нашим союзником. Производит очень неплохие Роллс-Ройсы, они были лучшими авиационными двигателями с водяным охлаждением. Хотя сложны в изготовлении. Будет предлагать бесплатно лицензию на их производство с поставкой оборудования для завода, и проведение пуско-наладочных работ. Наши почему-то откажутся, в итоге завод уйдет в Канаду и США, и существенно поднимет уровень моторостроения в Соединенных Штатах. Но, в целом, максимальное развитие и распространение в авиации тех лет получили «звезды» воздушного охлаждения. Они были самы-

ми мощными и самыми высотными.

– А такие, как сегодня испытывали, вы делали?

– Конечно. Омский завод выпускал и выпускает АИ-20. Запорожье – АИ-24. Там же делается Д-27. В Самаре изготавливаются самые мощные из них, НК-12МВ: 15000 сил при весе 3500 килограммов.

– Вот это монстр!

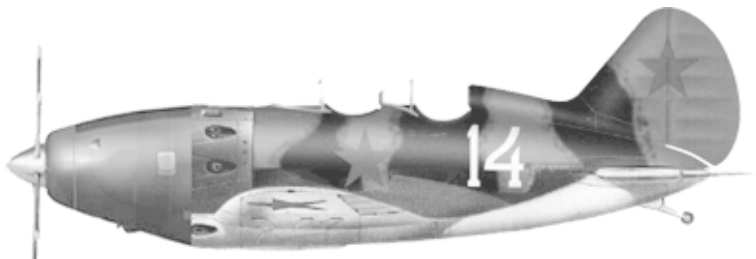
– Да ничего, таких на самолете четыре, самый быстроходный из турбовинтовых самолетов в мире, 945 километров в час. Стратегический бомбер. В пятьдесят втором взлетит.

– Через двенадцать лет? То есть, это вполне достижимо всего через двенадцать лет?

– Через восемь лет и четыре года войны.

– Да-да, война... – генерал-майор задумался. Потом решительно отхлебнул коньяка, разлил еще по рюмкам. – В этом случае необходимо показать двигатель Сталину, а лучше – самолет с ним.

– Лучше два или три самолета. Я тут года четыре назад, когда меня подталкивали к переходу на «Ан-2МС», сделал вот такие наброски:



На компьютере есть чертежи, как это сделать. Естественно, все фонари надо делать закрытыми. А еще один – сделать со снятием двигателя и установкой турбовинтового Хонейвелл с целой батареей пушек. Из УТИ-4, демонтировав вторую кабину и кокпит. С каплеобразным фонарем. Завтра, на трезвую голову, порисую. Надо постараться не изменить центровку, и втиснуть максимально возможное количество вооружений. – я показал генералу свои наброски. Он вцепился в планшет, рассматривая «знакомо-незнакомые» очертания машин. Но я продолжил:

– Там переделки минимальные, требуется установить эдакую пирамиду из хромансильевых труб, опорно-упорный подшипник и нагнетатель воздуха охлаждения. Необходимо перевести охлаждение на принудительное. Дайте-ка планшет! Вот турбина нагнетателя. Для стабильного охлаждения М-62ИР ее хватает. Вооружение пойдет по кругу, минуя вентилятор нагнетателя. Требуется подвести и отвести маслопровод основной масляной системы.

– Здорово увеличится длина вала, а это – скручивание! Как быть? Кто-нибудь такое делал?

– Р-39, «Белл Аэрокобра», у нее двигатель стоял за креслом пилота, вал проходил под ним, между ногами, редуктор находился в кокпите у винта. Был вооружен пушкой 37мм и двумя синхронными 12.7 мм «Браунингами», стоявшими в кокпите. Одна из самых успешных моделей истребителя в наших ВВС.

– Так, ты мне голову-то не забивай, особенно под коньяк. Машины и двигатели дам. АРМ будет в твоём распоряжении, Аронич поможет. В первую очередь делаем из И-16, во вторую – из УТИ. Их просто больше, хотя, конечно, компоновка у второго много лучше. А для третьего выделим место в третьем ангаре, где вчера были. Там будем строить «долгоносика» с американцем. Пошли!

Мы перешли в кабинет, мне передали кучу талонов на питание. Я написал заявление о приеме на работу в АРМ НИИ ВВС под диктовку генерала.

– Пиши: Начальнику НИИ ВВС генерал-майору авиации Филину А.И. от Никифорова С.С. Заявление. В связи с успешным окончанием государственных испытаний изделия «ТВ-0001» и настоятельной необходимостью скорейшего внедрения данного изделия на имеющийся парк авиационной техники, прошу принять меня на работу по совместительству на должность исполняющего обязанности главного конструктора АРМ с окладом 2600 рублей, согласно штатного расписания, и с испытательным сроком в два месяца. Подпись и число. Вчерашнее поставь, 14 октября.

Филин забрал заявление, пробежал глазами по нему, положил на стол и подписал.

– Квартиру выделить не могу, поживешь в ДПС, пока, но в отдельном номере, там есть 8 таких. Ну, а как что-нибудь освободится, так и переедешь. Ароничу слишком много не говори. Человек он исполнительный, но боязливый. Пока держим все в полном секрете.

Тут генералу понадобилась печать, чтобы увековечить заключенное соглашение. Он отрыл дверь в приемную, а там народа полно! Сидят, во втором часу ночи, представители КБ и ОКБ, Наркомата АП, незабвенный Аронич и прочая, прочая, прочая. Филин сходу перешел на крик!

– Полковник Золотаревич! Всех переписать, вместе с причиной приезда! Особо отметить тех, кто приходил, посидел и ушел! Никого не выпускать! Вам – строгий выговор с предупреждением!

Филин поднял трубку и вызвал начальника третьего отдела с нарядом.

– Людей побольше возьми! Их тут человек десять!

После этого еще больше разошелся, что хранить секреты в таких условиях невозможно. Что это проходной двор, а не НИИ Военно-Воздушных Сил СССР. Все, кому не лень, ходят по институту и имеют постоянные пропуска на режимную территорию. Что если здесь кто-то пукнет, то об этом знает вся Москва, а, может быть, и Берлин. Что с такой организацией, мы все работаем на противника, а не на родную страну. Прибыл полковник Береговой, начальник 3-го отдела, начал фильтрацию задержанных. Его перед этим накрутил Филин.

– Ерофей Никодимыч! Мы сегодня провели испытания нового двигателя, успешно. Я, своим приказом, закрыл данные о нем грифом «Особой Важности». Предупредил об этом полковника Золотаревица, приказал ознакомить всех участников испытаний об изменении уровня доступа. А у меня в приемной уже сидят представители НКАП, конструкторских бюро и прочие «заинтересованные лица», и собирают данные о том, что испытывалось. Всех задержать! Особо поработать с теми людьми, кто «просто заходили», послушали и ушли. Сами понимаете, что я с панталыку поднимать уровень секретности не буду! Вот сидит главный конструктор Никифоров, со вчерашнего дня он в штате, и с допуском «000». Обеспечить охрану ему и его автомобилю. И чтоб

волос с головы не упал. И никаких посторонних контактов! Вам понятно, полковник?

– Несомненно, Александр Иванович. Задержание и оформление проведем. Дороемся до того, кто нарушил режим. И все обеспечим.

– Выполняйте!

У меня в голове звучала песенка Высоцкого: «Точно мухи тут и там, ходят слухи по домам...» Собрался было пропеть ее Филину, но через секунду стало «несмешно». Зазвонил телефон, при звуках которого Филин побелел. Сел в кресло, откашлялся и снял трубку.

– Здесь Совин. – молчит.

– Здравствуйте, товарищ Иванов. – он поморщился и чуть отодвинул от уха трубку.

– Таварищ Совин! Что, собственно, прайсходит? Что за двигатэл изобрэли в Навасибырске? Пачему аб этом на местах нычего нэ знают? В чем дэло, таварищ Совин? Пачэму я аб этом узнаю паслэдним?

– Никто ничего в Новосибирске не изобретал, товарищ Иванов. Новый двигатель и новый винт, действительно, прибыли в Чкаловск. Оба сделаны в Северо-американских Соединенных Штатах. Сегодня провели испытания двигателя. Успешно. Вас неверно информировали, товарищ Иванов.

– Это – точно? – снизив тон, и практически полностью убрав акцент, спросил Сталин.

– Абсолютно. А вот человек с ними приехал очень инте-

ресный, и нужный.

– Американец?

– Нет, русский, советский. Наш человек, Иосиф Виссарионович.

– Эта хорошо, товарищ Совин. Держите меня в курсе! Я в среду заеду посмотреть на то, что привезли. Ну и на того, кто привез. До свидания, товарищ Совин.

Трубочку генерал аккуратно положил, расстегнул верхнюю пуговицу, незадолго до этого он мучительно ее застегивал, когда орал на нкаповцев и Ароныча.

– Фу, вот сволочи! Пошли, Святослав, горло полечим, с этими козлами без него в миг останешься. Ты в армии-то служил?

– Нет, полгода был на сборах, и все. Капитан запаса, удостоверение личности при мне, в длительные командировки сейчас приказано брать с собой. Недавно ввели такое на всех режимных предприятиях.

Генерал открыл сейф и достал оттуда кобуру с пистолетом.

– С такой игрушкой знаком?

– ТТ?

– «Браунинг ХаПэ». Держи, и всегда носи его с собой. У нас тут не сильно спокойно, и никогда не разберешь, где уголовщина, а где диверсанты. Уже несколько человек из толковых авиаинженеров и испытателей потеряли. Всех инженеров военных заводов вооружили. Так что, привыкай и овла-

девай. Идем!

Но, уйти в комнату отдыха удалось только мне, генерала задержал адъютант, а затем к нам присоединился Ароныч, которого не задержали. Он приказы на подпись принес, сразу как их напечатали, так что дисциплинирован и вежлив. В разговор по душам он не вступал, знал, что Филин – персона самостоятельная. Понадобится – пригласит. Его ввели в курс дела, что у него новый подчиненный, находящийся на особом положении, практически его начальник. Что предстоит полевая переделка серийных машин и развертывание производства винтов изменяемого шага для них. В отличие от Филина, Золотаревич пил коньяк со вкусом, умело принохивался и наслаждался букетом. В ход пошла вторая бутылка с коньяком. Заодно Ароныча поставили в известность, что предстоит приезд «Самого», так чтобы все блестело и сверкало, и во всех ангарах порядок навести требуется. В общем, аврал и показуха, свойственная нашей непобедимой и легендарной, зарождалась еще тогда. Завтра обещали устроить всем красивую жизнь и строевой смотр. Где-то в начале четвертого разошлись по домам, а в восемь – начало рабочего дня, развод на работы. О чем и предупредил Ароныч.

Впрочем, даже будильник не потребовался, дневальный по ДПС разбудил в семь на завтрак. Я долго крутил в руках вчерашний пистолет. Я таких и не видел даже. Наверну прицельная планка, как у винтовки, на рукоятке прорезь.

В обойме, что лежала в боковом кармашке кобуры, желтые блестящие короткие патроны, но более остроконечные, чем у «Макарова». Не привык я носить оружие, и не знал, как это делается. Тем более такой большой и тяжелый пистолет. Решение нашлось неожиданно: старая летная кожаная куртка, левый нагрудный карман у нее сделан в виде кобуры. И есть два кармашка для обойм. Отец получал ее в Афгане, и там есть вторая веревочка. Если ее затянуть, то под ПМ, если развязать, то под Стечкин. В общем, вошел туда Хай Пауэр и обойма. Пристегнул к рукоятке стропу, заправил ее в карман и пошел в столовую. Меня к машине не пустили, часовой стоит. Час от часу не легче! После завтрака и развода пришлось идти к начальнику 3-го отдела.

– Ерофей Никодимович! Доброе утро!

– Здравствуйте, товарищ Никифоров! Слушаю Вас!

– Меня к машине не пускают, а там у меня инструменты, бумаги, да и вообще, это моя машина.

– Мне таких указаний не поступало, приказано ее охранять.

– Но не от меня же!

– Да и вас надлежит охранять, тоже. Но вот этот вопрос я еще не успел решить. Пока мои люди несут охрану на этаже, где находится ваша комната, но вы там не ночевали.

– Комнату я еще не видел, спал на первом этаже, где и вчера.

– Второй этаж, комната 4. Вас комендант должен был пре-

дупредить.

— Коменданта не было, дневального я тоже не видел ночью. Утром он мне ничего не сказал.

— Так, давайте тогда уточним, что мы охраняем?

— Ну, саму машину, как я понял товарища Филина, но не от меня. Ну и, по всей видимости, непосредственно меня, но не мешая мне работать. Пусть Ваш человек ездит со мной. Работать я буду в третьем ангаре, туда всем сейчас доступ запрещен или ограничен. Поэтому одного человека будет достаточно, наверное. Только это утомительно, и кто-то должен подменять его, иначе будет спать на заднем сиденье.

Полковник кривенько улыбнулся. Его, конечно, мало привлекала такая перспектива, тем более, что людей у него было не слишком много.

— Давайте так, товарищ Никифоров. Ночью вашу машину будут охранять, как и вашу комнату. Комнату, естественно, круглосуточно, наряд на это выделен. Надобности охранять вас на территории части я не вижу. А если вы соберетесь куда-то выехать за пределы гарнизона, то двух человек с оружием вам выделит мой дежурный. Договорились?

— Естественно. По мне, так это просто излишнее беспокойство.

Когда уходил по тропинке от домика 3-го отдела, то спиной чувствовал чей-то пристальный взгляд. Часовой у машины продолжал стоять, затем подошло четыре красноармейца с младшим командиром и его сняли. Час двадцать я по-

терял на этом недоразумении. Подъехал к АРМу, выяснил: где найти Ароныча. Потом пришлось ехать в самый дальний угол аэродрома, там находился ремонтный ангар мотористов и механическая мастерская с кузней. Теперь это мой дом родной, здесь, по мнению Ароныча, будет находиться поточная линия по производству винтов. Кошмар! Здесь в стены въелась пыль веков, и конь не валялся. В наличие один ФКС, два шлифовальных и четыре зуборезных станка. Долбежный находится в противоположной стороне аэродрома, туда надо будет возить заготовки.

– Алексей Аронович! Здесь в первую очередь требуется косметический ремонт. В таких условиях получить необходимую точность и качество несколько затруднительно. Здесь тракторы можно ремонтировать, а ВИШ – сложновато даже ремонт выполнить, не то что производить.

– Людей и материалы я дам, а остальное сам, батенька, сам! Для себя и делай! И смету составь. Деньги, чать, казенные, а они счет любят. Вот, осмотришь и начинай, людей дам после обеда. Да, еще, вон там тебе двигатели подвезли, две штуки. Механики не знают, что делать, ведь они новые, с завода. Так что, включайтесь, Святослав Сергеевич. Назвался груздем, полезай в кузов!

– Понял, Алексей Аронович. Пескоструйка и парогенератор есть?

– Найдем!

– Шестерых рабочих или красноармейцев и мастера по от-

делочным работам. Вот эту грязь нужно отмыть, сбить старую известку, поставить фильтры циклонные. Здесь должно быть чисто, иначе начнем гнать брак. Копиры пыль не любят.

– Вот, теперь вижу, что инженер. Семь человек и оборудование выделяю. Удачи!

Перешел в ангар, у новых моторов стоят несколько человек и семечки лузгают. Руками показал, что шелуху требуется собрать и вынести все в курилку, вместе с карманами и губами.

– Документы где?

– У меня. – ответил пожилой мужичок в сером пиджачке и с карандашом за ухом. На носу очки, взгляд пронзительный, как прицеливается. Немного постояв и просто посмотрев, он подал два конверта из плотной желтоватой бумаги. Так, «Ирки» под «семидесятый» бензин: для сельскохозяйственных самолетов «Авро» и «Брезе». Вкладываю паспорта обратно в конверт.

– Вы – мастер? Как Вас зовут?

– Прокофичем кличут.

– Требуется замерить на свинец зазоры в камерах сгорания, и заменить прокладки под всеми головками на медные, так, чтобы зазор был 1,35, снять поплавки и жиклеры в карбюраторах, так, чтобы можно было добраться до дополнительного диффузора. Справятся? – я головой показал в сторону стоящих механиков.

– Как наряды закрывать будем, начальник? – «Ухты ж! И здесь впереди паровоза бежит лошадь! Знакомый подход!».

– По готовности и прохождению ОТК.

– Ну, тогда сам делай. Потому что это – «капиталка». А ты, начальник, под ТО-2 заряжаешь!

– Замечательно. Свободен! Бумажки оставь. И требования.

Мастер раздраженно выложил из карманов пакеты с паспортами и стопку требований для склада. Хмыкнул и пошел в сторону конторки. За ним потянулись работяги. Я остановил самого молодого из них.

– Останьтесь, помощник нужен. – тот помялся, посмотрел на остальных, те пожали плечами, и он остался. Мы сходили за чемоданчиками в машину, я натянул спецовку, и мы вернулись в цех. Поворотный круг на верстаке отсутствовал, с ним гораздо удобнее. Точки крепления были. Замерил размер диагонали, написал в требовании несколько позиций, включая новые гайки.

– Сходи, получи, Василек. – а сам, пока тот отсутствовал, снимал пломбы и готовил движки к неполной разборке. Вывесил оба движка на таях. Надо бы краны заказать и установить. Вернулся Василек, мы установили оба двигателя на поворотки, вывернули свечи, и произвели замер зазора в ВМТ (верхней мертвой точке). Я достал планшет и пересчитал толщину прокладок, записывая все на расчерченный лист, висящий на стенке верстака. Отдали головки. К этому

моменту трое из рабочих вернулись и смотрели из-за спины, что мы делаем.

– Товарищ конструктор! Мы вторым движком займемся?

Я разогнулся, вытащил из кармана на груди листок с пустыми графами и передал им. Там тоже загремели ключи. Головок у них, правда, не было. Их заменяли трубы с дырками под монтировку и выпрессованным шестигранником на конце. Полнейший примитив. Они с завистью смотрели на трещотки и фирменные воротки. После разборки своего, передал инструменты «соседям», когда они закончили, объявил перекур.

В курилке передо мной возникло сразу четыре пачки папирос. Я улыбнулся, снял перчатку и вытащил одну папиросу у самого старшего из них. Дал прикурить всем от каталитической газовой китайской зажигалки. Крутизна! Фирмач!

– Товарищ главный конструктор! А зовут вас как?

– Святослав Сергеевич.

– А где такой инструментик добыли, Святослав Сергеевич?

– Шведский, «Husqvarna», в Берлине купил.

– И как там, в Берлине?

– Готовятся.

– К чему?

– Дранг нах Остен, к походу на Восток.

– Это чё, война?

– А ты как думал? Гитлер Европу уже подмял. Бои над

Британией закончились. Наша очередь.

– А чеж мы с ними замирились?

– А ты готов к войне?

Молчание. Длительное молчание. Потом самый старший из всех сказал, что уже дрался с немцами.

– А чего мы вдруг сельхоздвижки делаем?

– Они встанут на два новых истребителя. Если пройдем испытания, завод сам переделает их на «девяносто пятый» бензин. Кто-то должен начать. А почему не мы? – я улыбнулся.

– Так, так бы и сказали, товарищ конструктор, что встанут на боевые машины. Мы б тогда дурью не маялись бы. И Прокофичу внушение сделали бы.

– Не знал, как вы меня, так и я вас видел в первый раз. Буду знать.

– Я за остальными схожу, не дело это, что мы вас от дел оторвали. Сами управимся, а вас позовем, когда карбюраторы вскроем. Добро?

– Добро! Я тогда еще ряд работ подготовлю в соседних цехах.

Съездил в токарный цех и заказал вал с двумя проточками под каленые шпильки, и входной обтекатель из дюралю. С последним пришлось возиться самому, вытачивая плашку под пресс и пресс-форму. Разово – это, наверное, самое дорогое устройство в капоте. Но у меня с собой круглого воздухозаборника не было, был только его чертеж. Три удара

штампом, и три дырявые кастрюльки были у меня. Прокатали края, сделали шесть отверстий. Готово! Вернулся к «себе» в цех как раз к окончанию сборки головок на крайнем двигателе. Заменяли жиклеры, обвальцевали дополнительный диффузор. После этого собрали все, установили пломбы и один двигатель поехал в третий ангар, на другой стенд, там он будет проходить наработку на отказ под максимальной мощностью, а второй начали устанавливать на безмоторный И-16, которому предстояло стать «долгоносиком». Во фрезерном цеху уже всюду пылили, скребли и отпаривали все. Сам же поехал в третий ангар вынимать из ящика укороченные опоры, изготовленные еще в Новосибирске для постановки «носа» без снятия двигателя и крышки капота к ним. Раньше мы их использовали часто, а теперь время от времени, чтобы доказать клиенту, что скорость возрастет и расход уменьшится даже в этом случае, но полный комплект принесет больше прибыли. Жаль, что капотов «Аннушки» нет, они с юбкой. Впрочем, какой-то «Ишак» выпускался с ней, поэтому по дороге назад заскочил к Арону, и тот, через полчаса, добыл для меня на складе такие. К вечеру «долгоносик-1» был собран. Затрачено 4 станкочаса, примерно полторы-две тысячи рублей, включая оплату труда по местным тарифам. Не считая меня самого. Доклад по команде, ожидаем большое начальство в лице начальника института.

– Опять не обедал? – спросил довольный Филин, похлопывая по углепластиковому капоту «долгоносик».

– Нет, не успел! Вместо вооружения стоят массмакеты, все остальное – штатно, завтра можно будет облетать с утра. Ну, а швартовые сейчас можем провести.

– Выкатывайте!

Машины поставили на стопора, хвост закрепили стропой к штопору. Александр Иванович с удивлением увидел, что я забрался в «Ишак» и начал готовить его к запуску. Он же не знал, что я восстанавливал такой, только без «носа», и даже летал на нем. Именно в такой комплектации: АШ-62ИР и макеты пушек и пулеметов.

– От винта! – все разошлись в стороны, зашипел воздух (здесь не ставят стартер, только воздушный пуск или авто-стартер), пошел проворот, зажигание, плюх, плюх, р-р-р-р-р. Малый газ. Чуть подчихивает сизоватым дымком, прогрелся, обороты. Пятилопастной винт дал такой поток воздуха назад, что мне замахали руками и показывают «стоп». Самолет развернули, а Филин выгнал меня из машины. Уселся сам и двадцать минут газовал, то поднимая, то опуская хвост истребителя. Наконец ему надоело, он понял, что это совсем другой самолет, и что движок не греется даже при полной газовке на земле. Выскочил из машины и кулаком ударил меня в подставленную ладонь.

– Чуть ангар не снесли! – смеется. – Совсем другая машина, и за один день вместе с изготовлением деталей.

– Половины деталей!

– Да, конечно, половины, но можно создавать комплекты

и отправлять в войска. Это – здорово!

Мы поехали ужинать, еще успевали в столовую.

– Вы мне разрешите завтра его облетать?

– А ты можешь?

– Могу, я летал на почти таком, только без носа и с двумя лопастями. Мы «И-16» восстанавливали на продажу. Только здесь авиагоризонта нет, вместо него «Пионер».

– Нет, выпустить тебя без провозного не могу. А провозной мы тебе устроим! Но не завтра. Вдруг дров наломаем, к приезду Самого. От греха подальше.

«Перестраховщик!» – подумал я, но ничего не сказал. Жираф большой, ему видней! Виды на меня генерал имеет и рисковать лишний раз не хочет. Я ему на земле нужен до зарезу. Сталину он позвонил около двенадцати, сообщил о сборке первой машины и о постановке М-62ИР под другой бензин на стенд. Так что докладывается обо всем, даже о мелочах. Попросил из НКАПа никого с собой не брать, дескать, рано еще, не все готово, и винт пока только один. Производить их пока негде и нечем. Именно так я ему и доложил, слово в слово.

Мне же прочел целую лекцию, как следует подготовиться к завтрашнему визиту.

– Он терпеть не может неподготовленных встреч. Требуется подобрать материалы, аргументацию по ним, пару примеров и решение. Решение должно быть экономически обосновано, а не маниловщина какая-нибудь.

– Фонарь когда заменим на «долгоносике»?

– Завтра, после первого облета. Его уже подготовили. Ты не отвлекайся, пойми, это очень и очень серьезно. Тут все связано надо подать: двигатель, вооружение, связь, люди.

– Ага, понял, что подавать, если даже вы главнейшую часть успеха в бою выбросили куда-то.

– Не понял?

– Не выделено важнейшее звено: обнаружение цели, распознавание, ее сопровождение и наведение на цель наших сил.

– Ну это входит в понятие связь.

– Да ничего туда не входит. Посты ВНОС подчиняются не армейской авиации, а ПВО, а у него другое командование. Полки стоят рядами на аэродромах, как у нас, а в округе ни одной зенитки. Кто будет обнаруживать, сопровождать и наводить?

– Ну, пехота, естественно. Она обнаруживает, докладывает по команде...

– И наша авиация прилетает к шапочному разбору, когда противник уже отбомбился, вперед пошли танки и пехота на бронетранспортерах, наша пехота бежит, а летчики впустую месят воздух: летели сбивать бомбардировщики, а сейчас требуются штурмовики и пикировщики.

– И что ты предлагаешь?

– То, что предлагал член-корр Михаил Бонч-Бруевич из Ленинградского Физико-технического института: импульс-

ный радиолокатор, работающий на сантиметровых волнах, и их теперешнюю разработку РУС-2 «Редут», метровую, срочно принимать на вооружение на уровне хотя бы дивизий. Хотя она требуется в полках. Есть такие полки у нас? Нету! А без них летчики похожи на слепых котят. Вот, смотрите! Это фотографии антенн РЛС ПВО, а это – антенны самолетов. Это индикаторы РЛС, а это планшеты, с помощью которых вычисляются ЭДЦ (элементы движения цели). Для решения задачи в объеме, используют вот эти дополнительные метки, это высота цели.

Частично я показал фотографии, в основном из кэша браузера, а частично нарисовал от руки.

– Ты, хотя бы частично, знаешь, как они устроены?

– Принципиальную схему знаю, антенно-волновую часть знаю хорошо, приходилось сталкиваться.

– Да, пожалуй, ты прав, всего этого просто не охватить, и что делать – я ума не приложу.

– Будет день, будет пища. А картинки по папкам я с утра раскидаю. Но дело не в этом.

– А в чем?

– В том, чтобы не расширялся до бесконечности круг посвященных. Я пойду? Устал сегодня здорово.

– Коньячку хочешь?

– Не-а. Спать!

Сталин появился почти в полдень. Я находился во фре-

зерном цеху, там продолжалась уборка помещений, когда на ГАЗ-АА подлетел дежурный по аэродрому и закричал, что через 10–15 минут состоится построение. В этот раз командование АРМ вместе с рабочими командами направило на участки командиров. Обычно их днем с огнем не найти, тут же все были при делах и «руководили» подчиненными, которые быстро построились и пошагали в направлении командной башни в середине стоянок самолетов. Все машины были выровнены по нитке. Пропеллеры однообразно указывали в зенит и на центр Земли. С утра весь личный состав ЛИС занимался этим важнейшим делом. Меня беспокоил сегодня только один самолет, которого на стоянке не было, как и большинства новейших самолетов, которые были спрятаны по ангарам. (Интересно от кого?) Я обогнал идущих пешком, и направился в 5-й ангар, где вчера собирали «долгоносика». Поставил свою автомашину так, чтобы она в глаза не бросалась с летного поля. Самолет был на месте, фонарь, как ни странно, действительно был поставлен и сдвинут назад. Возле машины ковырялись три техника, надраивая ее сверкающие бока какой-то жидкостью. Рядом вальяжно покуривал незнакомый мне пилот в меховой куртке и зимнем шлеме без наушников. (Летчики не любили тяжелые облитые черной резиной шлемофоны и предпочитали летать в старых. Ради отговорки постоянно использовали причину, что рация шумит и отвлекает от управления) Но я-то вчера нормально настроил станцию и на прием, и на передачу.

– Добрый день! – поздоровался я.

– Здравствуйте! А что здесь гражданские делают? – несколько в сторону и неизвестно кому проговорил пилот, смачно сплюнув под ноги кусочек мундштука «Казбека». – Ефимцев! Я тебя спрашиваю!

Техник аккуратно повесил ветошь на край ведра и подошел к летчику. Что-то сказал ему на ухо и забрал из рук у него папиросу.

– Ленъ, ты попал! Я тебя предупреждал! – сказал техник и направился к курилке.

Летчик расправил плечи, встал по стойке «Смирно» и доложил, что готовит машину к показательному полету.

– Капитан Станкевич. – в конце рапорта представился он.

– Доложите командиру, что вам объявлено замечание.

– Есть, товарищ главный конструктор.

– Облет вы выполняли?

– Нет, облет выполнил генерал Филин.

– Следуйте в курилку или на построение. От полета я вас отстраняю.

– Есть следовать на построение!

Полк построился, прозвучали доклад, фанфары и приветствие, но Сталин не стал устраивать смотра и прохождения, а просто распустил личный состав. Все разошлись по своим машинам и местам работы, а осмотр Сталин начал с других ангаров, где стояли новейшие самолеты, проходившие и прошедшие Государственные испытания и ожидающие его, Ста-

лина, решения на запуск в серийное производство. НКАП мог только посоветовать, а решение принимало Политбюро. В котором голосов было много, но решающий голос, как утверждают наши дерьмократы, принадлежал одному человеку. Непонятно, правда, как некоторые машины попадали в этот список невзирая ни на что. Да ну и ладно. Ранее меня это не касалось, я особо в этой кухне и не разбирался. Собственно, мне беспокоиться не о чем, кроме как о самой машине. Могла вкрасься ошибка, и тогда многое сорвется, но «долгий нос» меня ни разу еще не подводил. Тем более, что столько сил и средств было вложено в его разработку. Электричества пожгли кучу, продувая каждый чих. Весовые марки совпали, сам проверял, балансировку не нарушили, аэродинамическое качество – тоже. Я прошел в курилку, где никого не было и закурил. От первого ангара оторвался ЛаГГ, и ушел в небо. Если он каждый самолет будет с земли рассматривать, то до завтра мы не взлетим!

– Разрешите, товарищ конструктор?

– Да, пожалуйста! – три техника, двое из которых помогали мне вчера, пристроились на скамейке и уперлись взглядом в небо. – А Вы почему не смотрите, Святослав Сергеевич.

– Считайте, что волнуюсь перед первым показательным вылетом машины.

– Зря волнуетесь! «АИ» сказал, что это сказка, а не машина! Сам слышал!

– Главное, чтобы она не растаяла, как Снегурочка из сказки. Заменить пока ничего нечем, кроме корпуса старого «Ишака».

– Ой, а я сделал, этот самый, пылесос, как вы вчера посоветовали. Работает! Тянет, как зверь!

– Это здорово! Обязательно посмотрю. А вы в ЛИСе работаете или в АРМе.

– В ЛИСе, только не работаю, а служу. Хочу летчиком стать, да вот никак из ЛИСа не отпускают.

– А может быть твое призвание делать сами самолеты, а не тискать ручку?

– С техникой я люблю возиться, но летать хочется больше.

– Ну, если понравится пылесос, то попробую показать тебе, что такое создавать самолеты. А что ж вы тряпками в этом случае орудовали? Смотри! – и я палочкой на песке курилки нарисовал распылитель. – Сюда прокладку из резины, банку с любой не очень густой жидкостью, и хочешь крась, а хочешь мой.

– Удобно! Попробую сделать!

Таких рукастых и сообразительных надо искать и давать им задания, увеличивающиеся по сложности. Мы доурили и пошли смотреть пылесос. Михаил показал пол и уголки в ангаре, где вчера еще был вагон и маленькая тележка пыли. Пока рассматривали изделие, прозвучала команда «смирно» где-то у соседнего ангара. Оттуда выкатывали ББ-22 с бортовым номером 31. Два кокпита от Як-1, силь-

но выдвинутые вперед, стояли узко и ометаемые поверхности почти соприкасались. На машине нанесено шпаклевки как на старой женщине легкого поведения или актрисе кордебалета, но все зализано просто идеально. Слышен доклад летчика-испытателя Пауля. Без звания, очевидно гражданский из НКАП. Сталин за руку поздоровался с пилотом и со штурманом-стрелком. Смотрю, что под машиной подвешены две «двухсотпятидесятки». Команда «по машинам». В одном из присутствующих узнаю молодого Яковлева. А как же «НКАП не брать!»? Настроение совсем упало. Сталин собирался далее, но Яковлев его отвлек, вначале на то, как взлетела его машина, затем какими-то бумажками.

– Они ложатся на боевой!

В этот момент останавливаются оба двигателя, как только самолет начал сбрасывать обороты и входить в пикирование. На машине стоял автомат ввода-вывода. Ввод выполнялся автоматом по нажатию штурманом кнопки, как только цель попадала в прицел на первое перекрестие. Автомат убрал газ, и отдал рули вниз. Отрицательная перегрузка обрубил подачу топлива начисто. Винты автоматом поставлены во флюгер, и машина засвистела вниз. Летчик принудительно сбросил болванки, каким-то чудом выдернул машину из пике, а винты на раскрутку не встали! Оба! Давления масла нет! Заходит почти поперек полосы, умудряется выпустить щиток и шасси, гасит скорость и недотягивает буквально несколько метров до края летного поля, а там забор! Все

побежали туда, в том числе и Сталин, а я за ангар к машине. Догнал Сталина и Филина, и остановился. Они, запыхавшись, сели на заднее сиденье. Я рванул, обгоняя всех, в том числе пожарку и скорую. Оба члена экипажа живы, самолет горит. Яковлева «генсек» отправил разбираться с аварией, а в наш ангар попал без представителей НКАП и свиты.

Филину уже доложили, что я снял Станкевича с вылета, но он, ни секунды не раздумывая, сам сел в кабину, вырулил из ангара и устроил каскад фигур в небе, выжимая из машины всю возможную маневренность и динамику. В этом полете был преодолен 500 километровый рубеж скорости на И-16. Рекорд машины с фанерным крылом был побит на 107 километров в час. Самолет зарулил непосредственно в ангар, техники закрыли ворота, лишь после этого я подал команду глушить двигатель. Потом мы переехали в третий ангар, где запустили турбовинтовой двигатель. Правда, без винта, на 6 минут, с передачей усилия на фрикцион. Сам я со Сталиным не говорил, только отвечал на вопросы по самолету и двигателю. При нем был только чекист с тремя ромбами, с небольшими залысинами на голове и с тремя орденами на груди. Но он держался сзади, и участия в разговоре не принимал. Ни один, ни другой лейбл «Honeywell TPE-331-12» не видели. Филин недоуменно посмотрел на меня, когда я открыл капот с другой стороны.

В дальнейшем разговор свелся к тем проблемам, которые испытываем мы с выпуском новых винтов. Нам было ска-

зано, что торгпредство в Берлине озаботят станками и инструментом для нас. У Сталина и присутствующих военачальников чуть позже родилась идея скрестить ежа и ужа: разыграть бой между «Мессером-109Е», купленным в Германии, и «долгоносыком». Ведь он превзошел по горизонтальной скорости хваленный Мессершмитт. Филин, судя по всему, был не прочь «сразиться» с «Мессом». Я встал и представился остальным.

– Есть одна маленькая проблема, товарищ Сталин. Диаметр этого винта больше стандартного на 300 миллиметров. В настоящий момент времени на самолете отсутствует даже стандартное вооружение в кокпите, стоят масс-модели. А крыльевые пушки установлены уже, чем необходимо, и стрелять через винт не могут. До решения этой проблемы проводить испытания реальным или учебным боем не имеет никакого смысла. Из-за особенностей винтомоторной группы, мы должны перенастроить синхронизаторы всего вооружения и провести летные испытания с боевой стрельбой. К сожалению, места и оборудования для развертывания производства новых винтов у нас нет. Наладка потребует какого-то времени. Эта машина только родилась, и сегодня выполнила первые два полета. Временные винты для отработки синхронизаторов будут изготовлены в ближайшие дни, но летать на них будет невозможно. Мы не рассчитывали на показ этой машины такому широкому кругу зрителей. Хотели показать ее несколько позже, после прохождения всех поло-

женных испытаний. Наравне со всеми. Так, чтобы нас потом не обвинили в том, что НИИ ВВС нарушает собственные нормы для собственной разработки. И мне не хочется выглядеть глупо, когда истребитель не сможет применить оружие из-за моей технической ошибки. Чем это заканчивается, мы сегодня видели.

– Это похвально, когда конструктор не забывает о том главном, для чего предназначено его изделие. Вы были правы, товарищ Филин в своей оценке случившегося два дня назад.

– Ты же все сорвал!

– Был посторонний человек, я предупреждал, что рост круга посвященных меня не устраивает.

– Это не посторонний, это – Власик, он всегда при нем! – жестким шепотом ответил Филин. Мы еще стоим в куче народа и прощаемся с «вождем». Неожиданно он проходит мимо нас, не сказав ни слова, лишь коротко прикоснувшись к протянутой руке Филина. Садится в машину. Дверь еще открыта. Кстати, машина не «ЗиС», а «Паккард». И здесь обманули! К открытой двери подошел Власик, наклонился на секунду и закрыл дверь. Колонна тронулась, визит окончен. Власик подошел к Филину, что-то сказал ему на ухо. Филин дернул меня за руку.

– Пошли.

– Куда?

– Нас с собой приглашают.

– А как я туда попаду?

– Фотография есть? Три на четыре?

Мы отошли в сторону, я порылся в бумажнике.

– Есть.

– За мной! – и генерал решительными шагами зашагал в сторону штаба. Через пять минут с удостоверением НИИ ВВС в кармане мы уселись в «ЗиС» и начали нагонять колонну. Нам это удалось сделать без особого труда. Пристроились в хвост, тащимся понемногу.

– Слушай, я что-то не пойму, вроде неслись, как угорелые, а спидометр показывал 90 километров в час, а сейчас 25 показывает, а скорость больше.

– На два умножать надо. Я ему редуктор поставил, чтобы прибор не менять и приборную доску не портить.

– 90 – это 180, что ли?

– Ну да.

– Кхе! Машинку твою тоже надо «посмотреть».

– Надо, дизеля Чаромского будут глохнуть в высотных полетах. Из-за того, что не возвращались, установить причину аварий удалось очень поздно. Но первый дальник – Ту-2Д, летал на дизелях. Точно такой дизель не сделать, у него впрыском управляет компьютер, но любой двигатель – это механический прибор. Можно сделать его механический аналог.

– Чей аналог?

– Компьютера. ПУАЗО – видели?

– Видел.

– Это тоже компьютер, только узкоспециализированный, для решения двух задач. – я вытащил бумажник и собирался положить его в бардачок, но руку перехватил Филин и сунул его к себе в портфель. Ладонью правой руки показал успокоительный жест: «Не дрейфь, прорвемся!». Решительный мужик! Летчик-испытатель. А испытывают меня. Но если что – гибнуть будем оба. Как в полете. И «золотого парашюта» у него нет. Арестован в сорок первом, расстрелян в сорок втором, когда казалось, что война полностью проиграна. Вместе с кучей интереснейших людей. Колонна, не останавливаясь, проследовала через Боровицкие ворота. Более чем странно, ведь мы пристроились по дороге. Машины сопровождения сворачивают в сторону, остальные три машины паркуются у Большого дворца.

– У меня пистолет в кармане куртки.

– Сдашь в гардеробе.

Лаптоп я положил в портфель Филина еще по дороге. Никаких заминок не возникло, нас сопроводили до кабинета. Власик шел вместе с нами. У секретаря мне пришлось передать свое удостоверение для записи. Филина он записал в grossбух без каких-либо документов. Пришлось немного посидеть. Я в этом месте никогда не был, поэтому заинтересованно осматривал комнату, знакомую мне только по «плохим фильмам» последних лет. Большая часть из них снима-

лась не в Кремле. Дорого берут, наверное, за аренду. Больше всего запомнилась лампа с зеленым абажуром, как у Ленина, на столе секретаря. Он был одет в зеленый френч незнакомое покроя. Похоже английский, из антантовских запасов. Больше никого не было. В двух углах торшеры и пепельницы рядом с ними. Несколько кресел и длинные ряды стульев вдоль стен. Портреты Ленина, Маркса и Энгельса и копия картины «Ходоки у Ленина». Буквой «Т» ковровая дорожка красного цвета.

– Проходите, товарищи.

В самом кабинете на окнах висят шелковые ламбрикены, жена все хотела такие завести, почти до самого низа. Окна высокие, и кажутся узковатыми. Есть и тяжелые бархатные занавески, но они прижаты к стенам по разные стороны проема, и служат чисто декорацией. Красного дерева столы буквой «Т», накрытые тяжелой скатертью. Высокие стулья, на которых мы и расположились.

Сталин внимательно осмотрел меня, заинтересованно покосился на планшет, и ноутбук, который вытащил из портфеля Филин и передвинул ко мне. Затем перевел взгляд на Александра Ивановича и сказал:

– Докладывайте, товарищ Филин.

– Мне доложили о прибытии в институт товарища Никифорова, из Новосибирска, в 22.55 13-го ноября по телефону. Звонил дежурный по институту капитан Казаров, которому я приказал утром провести его ко мне. Наш представи-

тель на 153-м заводе носит такую же фамилию. (Это – мой дед, но мне об этом Филин не говорил). Позднее начальник 3-го отдела установил, что в 21.28 четверо часовых в северном крыле аэродрома зафиксировали сильный гром без свечения и две яркие светящиеся точки над лесом с западной стороны от начала полосы. Как раз над «коротышом» – старой взлетно-посадочной полосой для легкомоторных самолетов. Трое слышали сильный визг. Очевидно – тормозов. В 21.29 зафиксирован звонок в караульное помещение с вызовом разводящего от красноармейца Никольского на 4-м посту, который и задержал автомобиль с нарушителем. Самолеты и постройки не пострадали, нарушитель сопротивление не оказывал, предъявил вот это удостоверение личности, где написано, что предъявитель является главным конструктором Сибирского Научно-Исследовательского Института Aviации. Перед этим товарищ Никифоров показал с рук надпись на обложке и назвал свою должность вслух. Разводящий не придал значения тому обстоятельству, что в удостоверении обозначен 2013-й год изменения должности. Видимо не заметил, так как в месте проверки достаточно темно. Часовой устно передал о том, что он видел перед появлением автомобиля на летном поле. Все это мне стало известно вчера вечером в ходе расследования дела об утечке информации с территории НИИ о проведенных испытаниях нового двигателя. Источник утечки установлен. Это старший лейтенант Ягудин, дежурный по НИИ, которому я сообщил

о том, что ухожу на испытания, там что-то новенькое, и буду не скоро. Дословно, товарищ Сталин. Бывший старший лейтенант арестован и находится под следствием.

«Через двадцать лет, наверное, будет писать мемуары, и говорить на каждом углу, что он – жертва кровавого режима!» – подумал я, но повода вмешиваться в разговор не было. Все доложенное имело объективную реальность под собой. А Филин продолжал доклад, немало удививший меня его объективностью и скоростью расследования.

– Упомянутый старший лейтенант имел отношения с одним из секретарей замнаркома Авиапрома товарища Воронина. В 10.15, сразу после моего выхода из здания штаба зафиксирован звонок в Москву в Наркомат Авиапрома. По словам Ягудина, он договаривался о встрече на завтра, после дежурства, мимоходом упомянув мой уход на испытания нового двигателя из Новосибирска.

– С этим понятно, товарищ Филин, пусть с этим разбираются уполномоченные органы. – мимоходом заметил Сталин, продолжая набивать трубку табаком из шелкового мешочка, украшенного какой-то желтой вышитой надписью.

– Мною выпущен дополнительный приказ об ограничении доступа посторонних лиц на территорию института после окончания испытаний и о запрете выдавать постоянные пропуска представителям НКАП и КБ.

– Это правильно, товарищ Филин, но несколько запоздалое решение. Ставлю вам на вид!

– Есть, товарищ Сталин. Разрешите продолжать? – короткий кивок головой, пыхтение раскуренной трубкой и внимательный взгляд на меня. Я немного улыбнулся. Усы Сталина тоже чуть двинулись в улыбке. Знай наших! Все под контролем!

– В десять тридцать в помещении испытательного стенда я увидел новый двигатель, поразивший меня своими малыми размерами, но перед этим я слышал от главного инженера его характеристики, которые он узнал от товарища Никифорова. Я приказал немедленно ставить его на стенд с меганьютонометром, чтобы проверить данные об его мощности. Обратил внимание на инструмент, которым пользовался товарищ Никифоров. Такого инструмента я нигде и никогда не видел. Действовал товарищ Никифоров абсолютно профессионально, применял незнакомые мне методы центровки, существенно ускорившие установку на стенд изделия. У нас установка на стенд занимает два – три рабочих дня, он управился за несколько часов. Но испытания пришлось отложить из-за несоответствия разъемов на двигателе и на стенде. Из-за этого начали после пяти вечера. После испытаний я приказал изменить уровень доступа к результатам испытаний и доступа к самому изделию, и пригласил товарища Никифорова на беседу «по душам».

– Почему мне не позвонили, товарищ Филин?

– Я не был уверен в том, что мои догадки являются истиной. Поднимать «скандал на пустом месте» показалось

преждевременным. Я хотел убедиться в том, что мои догадки верны. — Сталин молча покивал головой, показывая, что ответ его удовлетворил.

— Проведенные испытания, где двигатель показал большую мощность, чем написано в его паспорте, поставил точку над моими сомнениями, что мы имеем дело с образцом, намного опередившим наше время. Совершенно иной уровень, товарищ Сталин. И я решил узнать: кто такой инженер Никифоров, чем дышит и зачем он появился в нашем институте.

— Выяснили?

— С его слов, он возвращался из аэропорта Домодедово, под Москвой, в их институт ВВС, расположенный на этом же аэродроме, что и наш, с запасными частями для потерпевшего аварийную посадку самолета конструкции Антонова, есть такой, работает в КБ товарища Яковлева. При себе имел грузовые документы, отпечатанные неизвестным образом без использования копировальной бумаги. Конечным получателем в них числился НИИ ВВС. Обратите внимание, товарищ Сталин, что название не изменилось за столько лет. Сам он не знает каким образом он здесь оказался. И не имел никаких намерений этого делать. То, что называется: случайно. Закончил Московский Авиационный Институт в 1987 году, и 27 лет работал по специальности инженер-конструктор в филиале № 2 Центрального Аэрогидравлического института, ЦАГИ, в Новосибирске.

– У нас же там нет никакого филиала.

– Утверждает, что 22-го июня следующего года Германия нападет на Советский Союз, и имеет косвенные доказательства этого нападения. И что в августе сорок первого года ЦА-ГИ и 500 его сотрудников выедет туда в эвакуацию.

Сталин задал тот же вопрос, что и Филин при знакомстве:

– Чем закончилась война?

– Мы победили, товарищ Сталин, но ценой огромных жертв и массового героизма нашего народа.

– А что англичане?

– Утверждается, что они были нашими союзниками, и помогали нам поставками техники и продовольствия, вместе с Соединенными Штатами.

– Значит, перед нами – английский шпион! – откинулся в кресле товарищ Сталин.

– И, чтобы втереться к нам в доверие, он поднял скорость нашего основного истребителя выше скорости «Мессершмитта». Тогда я еще парочку таких хочу! С доставкой прямо в институт. Может быть, «Спитфайр Супермарин» обгоним! Не вяжется, товарищ Сталин. – ответил, заметно побелев и отрицательно помотав головой, ведущий летчик-испытатель нашей страны.

– Не вяжется, товарищ Филин. Откровенно не вяжется! Что скажете, товарищ или господин Никифоров? – ответил, после короткого раздумья, Сталин.

– С той войны, товарищ Сталин, в моей семье из семи

человек, ушедших на фронт, вернулись двое. Дед мой, летчик-испытатель, которого упоминал товарищ Филин, бывший начальник ЛИС 153-го завода, не вернулся из боевого вылета в августе сорок третьего. Отца и двух его сестер бабушка растила одна, на зарплату техника ОТК. Мне есть, что предъявить немцам. Кстати, не рассмотрен вопрос моего прибытия из Токио и Буэнос-Айреса.

Сталин улыбнулся. Вопрос моего «происхождения» был снят.

– Что нам это дает, товарищ Филин? С Вашей точки зрения. А Вы, товарищ Никифоров, слушайте, и готовьтесь поправить генерала Филина, он, ведь, может и ошибаться в своих выводах.

Я кивнул головой, вытащил небольшой блокнотик, чтобы не мешать оратору, и ручку. Совещание началось, до этого это был просто «цирк с представлениями».

– В первую очередь, товарищ Сталин, хочется отметить, что мы получили стороннюю и независимую оценку состояния нашей моторостроительной промышленности. На сегодняшний день мы производим 5 моделей двигателей, которые пройдут все испытания войной и принесут в ней победу.

– Перечислите!

– Это М-82, М-105 трех модификаций, АМ-35А, АМ-38 и М-62ИР, который до вчерашнего дня нами не рассматривался в качестве боевого.

– Так он прошел войну или нет.

– Нет, в войну для него не выпускалось ни одного самолета, и я также среагировал на сообщение Никифорова о том, что этот двигатель уникален по своим возможностям.

– В чем заключается его уникальность?

– Вот его формуляр, где указана паспортная наработка на отказ у этой модели. Подчеркнуто мной, товарищ Сталин.

– Так много?

– Вот именно, вчера мы поставили на стенд одну из первых переделок, через трое суток он должен сломаться по нашим нормам, или серьезно уменьшить свою мощность. Святослав Сергеевич лично готовил его из мотора для сельхозавиации. Сегодняшние полеты я выполнял на таком двигателе. У него меньший объем, чем у боевого М-62, на девять литров, и больше литровая мощность. По мощности двигателя равны. По весу он немного легче, но там какие-то килограммы, не принципиально. Опыт 80-тилетнего использования этого двигателя показывает, что это один из самых надежных двигателей в мире. И у нас примерно 10000 истребителей, на которые он может быть свободно установлен, и для которых необходимо выпустить 10000 комплектов для переоборудования их в такой самолет, который вы сегодня видели. Через три дня мы можем с полной уверенностью дать отмашку на эти переделки.

– Товарищ Никифоров! Вы успеете за три дня настроить синхронизаторы для вооружения.

Я пожал плечами, так как заканчивал рисовать синхрони-

затор для пяти лопастей. Шестилопастной проще, там три выступа, останавливающих ударник, здесь – пять.

– Вот, товарищ Сталин. Как спекать такие формы я покажу. Это будет дешевле и быстрее выпускать, и все можно наладить даже в небольшой мастерской.

– Что это?

– Основная часть синхронизатора, останавливающая движение бойка или ударника в зависимости от положения винта.

– Почему они разные?

– Мы с товарищем Филиным обсудили новую возможность быстро увеличить мощности наших двигателей за счет увеличения максимальных оборотов. Кроме пятилопастных винтов, как на «долгоносике», будут выпускаться шестилопастные с повышенной скоростью вращения. Это даст дополнительный прирост скорости на тех же мощностях, за счет понижения числа редукции, а впоследствии и рост мощности двигателя. Вот такие вот винты. – Показал чертеж и фотографии непосредственно на самолете. – Полный комплект документации на них у меня с собой. Это моя разработка 1990-го года для самолета «Ан-38».

– Антонов, уже несколько раз слышу эту фамилию за сегодня. Успешный конструктор?

– Наверное, да, товарищ Сталин. «Ан-2», «Ан-14», «Ан-24», «Ан-26», куча «тридцаток», «Ан-12», «Ан-22», серия «семидесяток», «Ан-124» и «Ан-225», самый большой

самолет в мире. Последний уже выпущен Балабуевым, но начинался при Олеге Константиновиче. Я, к сожалению, его уже не застал, но старые наши конструкторы отзывались о нем очень хорошо.

– А Яковлев? Сколько у него самолетов в ваше время?

– Як-40 и Як-42, оба выпущены уже не им. И Як-130, учебная парта наших истребителей, тоже создана недавно и не имеет непосредственного отношения к Александру Сергеевичу. Он будет снят с должности вами за очковтирательство в сорок пятом году с должности замминистра авиапрома. После этого его КБ сумело пустить в приличную серию только два высотных перехватчика второго поколения. После этого полностью было переведено на работу с ближкомагистральными и легкомоторными самолетами. И выпустило несколько машин вертикального взлета и посадки. Не слишком удачные. Но, во время войны было выпущено много истребителей Як. Кто-то их ругает, кто-то хвалит. Они сопровождали штурмовики «Ил-2», к которым приложил свою руку товарищ Яковлев. Сейчас готовится к выпуску серийный «Ил-2», одноместный. Он послужит могилой для огромного числа летчиков, товарищ Сталин. Его придется переделывать в двухместный в ходе войны. Замнаркома Яковлев посоветовал конструктору Ильюшину не мучиться и заменить проект ЦКБ-55 на ЦКБ-57, потому, что моторы АМ-38 и АМ-38Ф еще не прошли государственных испытаний.

– Это так, товарищ Филин?

– Оба «ЦКБ» проходили у нас испытания. Вот их результаты. Оба на вооружение приняты быть не могут из-за несоответствия заданию. Но, насколько мне известно, завод № 1 и завод № 18 готовятся к запуску в серию этих машин.

– Разрешите, товарищ Сталин? – я видел, что Сталин потянулся к трубке, и сейчас полетят головы.

– Что вы хотите сказать? – раздраженно ответил Сталин.

– Эти самолеты, действительно нужны в войсках, в варианте «55». КБ, которое я возглавлял, восстанавливало подобный самолет, сорок третьего года выпуска. И у меня есть полные технологические карты серийного штурмовика «Ил-10», с собой. И двигателей АМ-38ф и АМ-42. Мощность последнего – 2000 сил.

Сталин опустил руку.

– И где эти бумаги?

– Здесь, в кабинете. Кроме того, там такие же карты на самолеты Лавочкина «Ла-5ФН», «Ла-7», «Ла-9» и «Ла-11». И Микояна, «Миг-3». А также двигателей для «Лавочкиных»: «АШ-82фн» и «АШ-82 т». Последний их них продолжают выпускать в малом объеме для оставшихся транспортников «Ил-14». Моторесурс у него 1200 часов. – Я включил компьютер и через некоторое время показал сканы этих чертежей и технологических карт, выполненные на профессиональных сканерах в архивах НАП имени Чкалова, который выпускал все «Лавочкины», в течение и сразу после войны. На каждом из сканов стояла подпись главных конструкторов.

Складывай в стопочку, высылай на заводы и требуй выпуска серийных машин. Вот только плоттер где взять! Знал бы, где упаду, соломки бы постелил!

– Ви аб этом знали? Пачему не доложили! – зло прошептал или прошипел Сталин.

– Еще нет, товарищ Сталин. Все сразу объять невозможно.

– Для большевика такого слова не существует! Запомните раз и навсегда, генерал Филин!

Сталин встал, видимо желая прекратить встречу, так как все было слишком неожиданно для него. Мы тоже встали, хотя главный вопрос еще не был поднят.

– Садитэс! Я вас понял! Что вы хотите за эти сведения?

– Они не продаются, товарищ Сталин.

Глаза «генсека» сощурились.

– Это – достояние Советского Союза, и я только собрал в кучу эти документы для работы над восстановлением этих машин для истории своей страны. Истории авиации.

Молчание. Сталин налил себе «Боржоми» и выпил полный стакан.

– Как быстро мы сможем направить это на заводы?

– Быстро не получится. Плоттера у меня нет, распечатывать придется с экрана. Требуется копировальные устройства и переводить это все на «синьку». Полгода, минимум, поэтому нужно выбрать максимально необходимые бумаги, и начать с них.

– Канешно! Ми так и сделаем. Генерал, выйдите, подождите в коридоре.

– Есть! – Филин подхватил свой портфель и вышел, плотно притворив дверь.

– Тут что-то не так, товарищ Никифоров. Я хочу знать, почему вы нам помогаете? То, что вы коммунизм не построили, я знаю, в грузовых документах стоит стоимость перевозки в миллионах рублей. Что случилось со страной? Слова «СССР» я не обнаружил ни на одном из документов.

– СССР – нет, с 91-го года. В стране – «дикий капитализм», отягощенный олигархией, коррупцией, взяточничеством и откровенным бандитизмом. Но, товарищ Сталин, я – инженер, а не доктор и не ассенизатор. Лечить язвы социал-политики и засоры в экономике я не умею, да и не хочу. Я догадываюсь: почему погиб мой дед, и попытаюсь помочь ему выжить. А вот за что он погиб, и стоит ли исправлять историю – предстоит выяснить. Самому. Человек я, по вашей классификации, беспартийный, был когда-то комсомольцем, но с 91-го верхушка комсомола сперла государственные деньги и организовала банки и банды. В научно-техническом плане, вы, товарищ Сталин, можете полностью рассчитывать на меня. Все что знаю – передам. Я родился в СССР и учился там. Поверьте, что до сегодняшнего дня я не слишком хотел помогать непосредственно вам. Случай на аэродроме помог установить, что никакой вы не диктатор. Диктатор бы с места не тронулся при гибели самолета.

– Почему: «диктатор»?

– Вас так изображает наша пресса практически сразу после вашей кончины.

– И когда это случилось?

– Это не имеет значения. Давайте условимся, что вы не будете задавать мне вопросы о лично вашем будущем, как мы договорились с генералом Филиным. Я же не могу сказать ему, что по личному приказу товарища Сталина, он был арестован 23-го мая 1941 года, предан суду военного трибунала, расстрелян в сорок втором, когда казалось, что война полностью проиграна, и когда было совершенно ясно, что Филин на совещании в НКАП был прав, и верно оценивал возможности нашей авиации.

– Сложный вы человек, товарищ Никифоров! Хорошо, разбирайтесь: за что погиб ваш дед. Но, сами понимаете, в условиях приближающейся войны, личного времени у вас не будет. Вы – инженер-конструктор, и имеете ненормированный рабочий день. А ваши знания и опыт нужны стране и ее армии. Зовите Филина, и подождите его у секретаря.

Поменялись местами с Филиным. Сажу и чего-то жду, видимо, ареста, если верить нашим самым правдивым СМИ в мире. Настроение – не очень, комп остался на столе у Сталина. Но ничего, там уже сработала Screen saver. А пароль у меня длинный и специалистов его вскрыть в этом мире не существует. Сейчас руководитель партии и правительства в этом убедится. Но, нет! Выходят из кабинета оба, улыба-

ются чему-то, наряд «звероподобных эНКаВэДешников-орков» в приемную не вломился. Я встал, они оба подошли ко мне. Сталин протянул руку.

– Вы назначаетесь Главным Конструктором НИИ ВВС, товарищ Никифоров. Ваше КБ в ближайшие дни будет усилено ведущими специалистами-авиастроителями. Место для Вашего КБ товарищ Филин подобрал. Мы ждем от вас эффективной работы. Обо всем докладывать мне лично. Ваши проблемы с документами мы решим в ближайшее время, товарищ Постышев займется этим.

– Товарищ Сталин, разрешите выдать товарищу Никифорову аванс, так как у него ни копейки нет, и положенную премию за «долгоносика», хотя он не прошел еще полных испытаний?

– Насчет аванса – не возражаю, товарищ Филин. Ну, а премию выплатит Советское правительство, мы обещали конструкторам такую. Пока ее получил только Микоян, и то, треть, за высотные скоростные испытания. Протестируйте скорость «И-16Н» на всех высотах. О результатах доложить.

– У меня компьютер там в кабинете остался, товарищ Сталин.

– Он у меня, я же его принес. – ответил Филин.

– До свидания, товарищ Никифоров, – сказал Сталин и протянул еще раз руку. Я пожал ее еще раз.

– До свидания, товарищ Сталин.

– Разозлил ты его жутко! Таким злым я его еще никогда не видел. Именно не недовольным, а злым. Учти это, присматриваться к тебе будет тщательно, так что права на ошибку ты себя лишил. Но ты его заинтересовал, очень. Ладно, посмотрим, что будет. Мне-то чего про «Илы» не сказал ничего?

– Да я в курсе, что несмотря на ваши усилия не допустить постановку в серию «ЦКБ-57», он был принят на вооружение в обход института.

– Это же невозможно!

– На всех бумагах стоит другая подпись, со штришком перед должностью. Кто-то из заместителей.

– Ну, видимо, надавили. У меня отпуск в ноябре, в Кироводск поеду. И комиссию я там прохожу.

– Постановление и вышло в ноябре.

– А я тебя на исполнение обязанностей оставлю! Фиг у них получится! Да, кстати, приказ о твоём отзыве из запаса он подписал, сразу сказал, что для капитана ты староват, так что поздравляю, товарищ инженер-полковник. Держи свой бумажник, извини, без тебя пришлось покопаться, он спросил о твоём звании. И, слушай, а чего ты все время «выкаешь»? Ты же старше меня. Коробит малость, предрассудки это, буржуйские. Могут не понять, не надо выделяться.

– Да не получится, привычка. А шеф у меня тоже был моложе, ему что-то около сороковника. Я сейчас прибавлю, кажется за нами «хвост», и мне это не нравится! Прямо не поедем, я обходную дорогу знаю, через Щелково.

– Вон те, что ли?

– Угу, через одну машину. «Эмка».

– Ну, давай.

– Пристегнись! Справа ремень, его вот сюда.

Не показывая поворота, из правого ряда, свернул с Краснопрудной на Каланчевскую, и с удовольствием наблюдал, как наш преследователь мучится с перестроением. Ему тоже вдруг понадобилось налево. Когда он скрылся из зеркала заднего вида, я еще раз свернул налево, потом направо и выскочил на Троицкое шоссе, у нас оно проспектом Мира называется. Прошел по встречке, обгоняя длинную очередь из машин перед переездом. Путепровода еще нет, все стоят, пропуская поезда. Успел подскочить к шлагбауму к моменту его открытия и выскочил на Ярославское шоссе, город за «железкой» почти сразу кончился, церквушки, частные домики, мост через Яузу и еще один переезд, который мы проскочили также. Машина заметная, и возмущались водители вяло. Мало ли куда начальство торопится. Свернул направо, на Пионерскую улицу в Королеве, он тогда Калининградом назывался. Здесь находится знаменитый завод № 29, до него мы не доехали метров 150.

– Откуда эти места знаешь? – спросил Филин.

– Супруга у меня из Щелкова. Так что со студенческих времен, здесь в Королеве на танцах и познакомился, я практику на «Энергии» проходил.

– Где-где?

– На двадцать девятом заводе, у нас этот город, Калининград, называется Королевым, по фамилии Генерального Конструктора наших ракет, а «двадцать девятый» завод входит в НПО «Энергия», там...

– Что замолчал?

– В общем, когда-то это был центр нашей космической промышленности.

– Был? А что случилось?

– Да ничего, закрыли программу. Что-то делают, двигатели американцам для ракет.

– Что-то у вас там не так, а ты темнишь!

– Расстраивать не хочу, так проще. Особенно перед войной. Вот выживем, тогда узнаешь, Саша. Выжить надо. Мы же оба теперь на прицеле. Не повезло тебе со мной!

– Смешной ты человек! Стране повезло! У нее теперь такие возможности открываются! А ты нос повесил из-за того, что товарищ Сталин немного расстроился из-за твоих сообщений. Ты не смотри на это! Он посердится, но потом отходит, если не сваливаться в троцкизм и паникерство.

Закоулками, через Серково, выскочили в Щелково. Если делать засаду, то в лесу перед аэродромом, но я через лес не поехал. Щелковское шоссе тогда аэродром не пересекало, как сейчас, а шло через само Щелково на Фрязино. Мы обогнули северную оконечность аэродрома, подпиравшую Щелково почти до железной дороги, по Заводской улице объехали станцию Чкаловск, и по Садовой – наш военный горо-

док. Южнее платформы «41 километр» есть неуправляемый переезд, через него мы и въехали гарнизон. КПП распахнул ворота по моему сигналу, красноармеец отдает честь прибывшему начальству. Мы остановились возле штаба, и поднялись в кабинет генерала.

– Вам звонили, дважды, из НКВД, просили сообщить, что к нам выехал нарком.

– Подождем! Прибудет, проводите ко мне.

– Есть! Кроме того, звонил полковник Береговой, у него что-то случилось, просил Вас перезвонить, как приедете.

«Началось!» – подумал я. – «Здесь и возьмут! Бля! Выпендрился! Решил немцев одним ударом завалить! Сейчас тебя, дурака, повяжут и к стеночке прислонят. Уходить надо было, высаживать Филина и валить, куда глаза глядят. Допрыгался! Ладно, отставить панику. Эх, коньячку, что ли, на посошок? Блин, Филина просить не удобно.» Генерал слушал Берегового, и почему-то хитровато посматривал на меня.

– Ну, понятно! Предупреждать надо было! Могли бы и подойти к Боровицким и предупредить нас через охрану. К нам нарком Берия выехал, скоро будет, так что подгребай, Ерофей Никодимыч... Да, у себя... Здесь, со мной.... Ага, давай!

Генерал повесил трубку и захохотал.

– Знаешь от кого мы оторвались? От ребят Берегового, я же ему приказал тебя охранять! Пошли, горло промочим.

Где-то у меня было Кахетинское. Сами-то мы и коньяком обойдемся, а Лаврентий Палыч красненькое грузинское уважает. Ну, чтобы гроза мимо прошла!

«Генерал или не понимает, чем сейчас закончится визит наркома, или играет на стороне моих... врагов, что ли». – тревожные мысли не покидали мою голову, коньяк делу не помог. Труса праздную, наверное. Вернулись в кабинет, Александр Иванович рассказывает мне, как он замечательно придумал разместить мой отдел, а я его практически и не слушал. Зачем мне это знать, если я уже допрыгался. И примерять мне придется клифт лагерный, да нары на прочность и комфорт испытывать. Дверь растворилась, первым вошел Власик, которого я уже знал, следом незнакомый молодой чекист с двумя ромбами на петлицах, а затем появились круглые очки «главного палача». Все трое в гимнастерках и адъютант притворил за ними дверь. «Ну и трус я! Это не арест! Эти убить меня могут, но арестовывать не будут, не их уровень!» – мгновенно сообразил я. Александр Иванович здоровался со всеми, те поправляли прически, видимо, их фуражки остались в приемной возле адъютанта. Расселись по другую сторону стола, напротив меня.

– Чему обязан, что принимаю таких гостей?

– Ну, мы не в гости, хотя от рюмки чая я бы не отказался. – заявил Берия, внимательно рассматривая меня.

– Минуту! – генерал вызвал старшего лейтенанта Авраменко, показал пальцем на стол. – И чай! Там все возьми.

Пока расставляли стаканы, рюмки и закуски, а Авраменко помогала та самая девушка, что и прошлый раз накрывала ужин для меня и генерала. Симпатичная, надо отметить. Я, видимо, уже отошел от шока, который испытал, когда обнаружил слежку за машиной (привычка с девяностых), и узнал о визите Берии, раз обращаю внимание на девиц. Со мной никто из присутствующих не здоровался, но мы и не были представлены друг другу. Понятия об этикете здесь несколько иные. Официантка и адъютант вышли.

– В оперативный отдел поступило указание взять на охрану вашего главного конструктора, Александр Иванович. Насколько я понимаю, это он и есть?

– Точно так, Лаврентий Палыч. Знакомьтесь, Никифоров Святослав Сергеевич.

Чекисты, по очереди, протянули мне руки, чуточку при-
вставая на стульях.

– Ну, за знакомство! – предложил Нарком. Он, действительно, единственный предпочел красное вино. Глаза за очками остались настороженными и изучающими.

– Непосредственно от Наркомата с товарищем Никифоровым будет работать старший майор Копытцев. Нам передали, что предстоит большая работа с документацией, и предложили направить сюда специалиста по работе с ней. До сегодняшнего вечера, Алексей Иванович руководил 7-м отделом нашего Наркомата, и обеспечивал секретность передачи сведений. Его отдел обеспечит работу вашего Особого Кон-

структорского Бюро. Его личную безопасность будут обеспечивать люди из оперативного отдела, которым руководит комиссар госбезопасности 3-го ранга Власик, Николай Сидорович. Он у нас отвечает за охрану руководства страны. Ну, а я заглянул сюда просто познакомиться и взглянуть на человека, из-за которого столько людей приходится перебрасывать на работу в Чкаловск. Нечастое явление, когда под такую охрану берут конструктора.

– Судя по всему, Лаврентий Палыч, мы не в последний раз собираемся в этом составе. Работы предстоит много, и большая часть из нее – «особой важности». Я был вынужден закрыть работу Святослава Сергеевича высшим уровнем секретности, как только познакомился с изделиями и документами.

– Вы правильно поступили, товарищ Филин. Товарищ Сталин подчеркнул это в разговоре со мной. Спасибо за чай, Александр Иванович, и за гостеприимство. Был рад познакомиться, Святослав Сергеевич. Мы еще увидимся. До свидания.

Все встали, Нарком уверенным шагом вышел из кабинета. Я внутренне бесился, что Сталин раскрыл меня Берии и компании, но сделать уже ничего не мог. «Он» решил по-другому! Ну и дурак! И тут меня удивил Власик.

– Значитца, так, товарищи! Особо это тебя, касается, Алексей. Времени предупредить тебя не было, да и прослушивается у тебя там все. Человек это особенный. – Он

пальцем (фу, как некрасиво!) показал на меня. — О том, кто он такой на самом деле, знают ты, я, эти двое и товарищ Сталин. Все! И он приказал этот круг не расширять. Тебе понятно?

— Да, Николай Сидорович. Это почти невозможно, но подберу самых надежных людей из своего отдела. Тех, в ком уверен на 100 %.

— Верить — это, конечно, хорошо, но проверять нужно постоянно! Слухи, слухи мы отменить не можем, и сюда ломанется вся агентура. И ты должен быть готов к этому. Я рекомендовал тебя Сталину. Понял?

— Понял. — кивнул головой чекист. Я не знал, что это за «7-й отдел», позже узнал, что это — шифровальщики.

— Меня самого больше всего интересуют помещения, в которых будет проживать товарищ Никифоров, товарищ Филин. И маршрут, по которому он будет приезжать на работу. План есть?

— Есть! — Филин из стола достал план гарнизона, разложил его на столе. — Вот домик командующего ВВС, его еще Алкснис построил. А вот в этом крыле этого здания мы планируем разместить бюро.

— Угу, мне этого достаточно, пока. Не прощаюсь, но побегал. Остальное — не мое дело, Алексей! Хозяин сказал, что промедление — смерти подобно. Так что, поспешай! Задачи поставит он. — его палец опять указал на меня.

Я включил компьютер, ввел пароль, после этого пригласил

Алексея Ивановича посмотреть на фронт работ.

– Вот в этих желтых папочках находятся документы. Стоит нажать на вот эту часть надписи, открывается изображение. Это изображение через эпидиаскоп может быть подано на «синьку», проявлено и перенесено на бумагу. Только долго держать экран под мощной лампой нельзя. Он у нас один, если выйдет из строя, то мучиться будем недолго. Расстрелять нас за это мало будет. Если что, значит будем снимать на пленку, а уже ее использовать для проектора или диаскопа. Но, и вот это – самый главный секрет! Вот здесь в углу находится графа «Подпись и дата», видите?

– Конечно!

– Дату со всех чертежей необходимо убрать.

– За... Ой, блиин. Как это?

– Вот так! Понял?

– Понял! Все понял.

– Как убирать – я покажу, это несложно. Требуются три человека, сообразительных, которых можно быстро научить пользоваться устройством, и, назовем ее, «стирашкой», ластиком. Мне требуется некоторое время, чтобы перенести эти папки в другое место, и скрыть все остальное, так, чтобы ваши люди в другие места этого устройства попасть не могли. Работы здесь много, и окончательно очередность будет установлена в ближайшее время, но вероятно постоянно будут идти новые указания, как обычно. И требуются люди, которые будут переносить эти материалы на «синьку». Ну, а

про секретность всего этого не мне вам говорить.

Всю ночь возился с компом, хорошо, что денег на него я не пожалел. Диск: три с половиной гига, выделил новый диск, остальные скрыл полностью, включая системный в интерфейсе нового пользователя, прога новейшая, Windows server 2012 Datacenter. С дисками работает хорошо, и возможность круто ограничить пользователя имеется полная. Во «всех программах» у них только фотошоп и выювер оставил, ну, а сундук громадный, 22 дюйма по диагонали и не широкоформатный, четыре к трем, и разрешение за две тысячи пикселей. В комнату, где они будут работать подвели 19 вольт постоянного тока, так что, без блока питания могут обходиться. Здесь стандарты пока старые, и наши блоки питания работать не могут. Подзаряжаюсь от машины, от прикуривателя. Через сутки научил трех сержантиков ГБ работать в фотошопе, и убирать года с листов. Сам же, как обещал Сталину, сделал деревянные винты и занимался синхронизаторами. Заодно пропихнул «рацуху»: датчик Холла стал следить за положением винта, а спуск ШКАСов и ШВАКов стал электрическим. Еще семнадцать килограммов с машины сняли. Но, механические синхронизаторы были полностью готовы и отстреляны на земле. Кроме того, увидел АР-Ме УТИ-4 с крыльями, с которых снята полностью полотняная обшивка. Это для отработки удержания машины на прямой на взлете. Сюда, в испытательный авиаполк, молодых

летчиков не присылают, но по штату положено такую машину иметь. Вот она и стояла в АРМе, никому не нужная. Движок у нее был М-25, а вот посадочного щитка не было, вообще. Не ставился. Так как обшивки не было, то было видно, что отверстия в нервюре для щитка есть. Именно эту машину я и решил переделать в «долгоносика». Он не вооружен, то, что нужно! Место крыльевых пушек заняли гидроцилиндры с электроприводом от бортовой сети «американца», обеспечивших работу посадочного щитка и воздушного тормоза. К раме снятого двигателя прикрепили новенький кокпит с «Хонейвелл». В отсек, где стоял двигатель, воткнули четыре БС, по 600 выстрелов на ствол. Стальные накладки приказали установить на углепластик, и я их приклеил авиационным термоклеем, который применялся для «Бурана». Мой «ЗиС» из-за своих размеров очень хорош для коммивояжера! Коим я и являлся в Москве. Моей задачей, помимо испытаний, было найти как можно больше заказчиков, и требовалось показать им весь объем дополнительных работ, которые может произвести институт при модернизации их «Аннушек», поэтому два рулона новых материалов, вместо перкаля, у меня было с собой. Каландрированный нейлон и армированный лавсан. Нейлон американцы нам не продали, как помнится, а вот лавсан уже изобретен, да и проще его изготовление, чем нейлона. Правда, такой как у меня был, армированный и со 100 % воздухопроницаемостью, еще не выпускается нигде. Чем хорош? Пробоины от-

лично держит! Не порется по ниткам, максимальный размер отверстия ограничивает клетчатый каркас из нитей того же лавсана. И этот каркас на одну из сторон не выходит. Она глянцевая, не пропускает ни воду, ни воздух до скоростей 800 км/час. Нам хватит, в общем. Вот этим вот лавсаном и обтянули крылья и все рули. Пришлось, правда, все дренажные трубки прочистить. Клей, специально, использовал местный: АК-88. Выглядит это не очень, он, как «Момент», имеет неприглядный вид. Но новый материал требовалось показать. Все «Березины» переключили на электроспуск, и синхронизировали с винтом. Сначала с деревянным, а затем и с американским «Хартзеллом». На земле испытания прошли успешно, и, сразу после этого, последовал звонок Филина Сталину. Куда торопится! Правда, отведенное нам время на приведение в действие вооружения «долгоносика» заканчивалось. Прицел ПАК-1 с некоторым трудом удалось разместить на козырьке бывшего УТИ, но других прицелов не было. Этот был новейшим.

Филин говорил со Сталиным без меня, я, вообще, с ним не разговаривал. Мой кабинет еще только оборудуется, и я в нем еще не был. Находился в 3-ем ангаре, где «долизывал» новый истребитель, возвращенный после пристрелки оружия. У него всего один вылет с самого утра был, потом таскали на стрельбище. Я был под самолетом, в кабине находился полковник Данилин, зам Филина по летной подготовке. Мы гоняли щиток, проверяли его выпуск на разные

углы и уборку. Мне кто-то дернул провод фонаря, которым я себе подсвечивал щиток, потом остановился двигатель, пришлось вылезать из-под машины. Сталин осматривал почти прозрачное крыло.

– Что это?

– Армированный лавсан, полиэтилентерефталат, $(C_{10}H_8O_4)_n$. Или ПЭТ. Он прочнее перкаля, не пропускает воздух и воду.

– Где его делают, и из чего?

– Из диметилтерефтолата $C_6H_4(COOCN_3)_2$. Используют в текстильной промышленности, в ткани добавляют, чтобы не мялись. Чертежи на нем делать удобно, только одну сторону надо делать шероховатой. Впервые получили в Америке в 35-м году.

– Понятно! Почему не доложили, что синхронизаторы готовы?

– А мы еще не вылетали, вот, готовим машину к вылету.

– Это уже другой самолет?

– Да, другой, у него компоновка лучше. Карабкаться в кабину не требуется.

– А тот где?

– Стоит без винта в пятом ангаре.

– Кто будет выполнять полет, товарищ Филин?

– Я сам, товарищ Сталин. До этого летал Данилин.

– Вот пусть он и летит. Что по этой машине можете сказать, товарищ Никифоров?

– Ее мы опробуем с тем американским двигателем, который вы видели, с новым крылом и четырьмя носовыми пулеметами БС, 12.7 мм. Общее количество боеприпасов на борту – 2400 выстрелов.

– А пушки? Вы же говорили, что будут пушки!

– Мы решили в этот раз пушки не использовать. У этого самолета большая дальность, и он может сопровождать бомбардировщики. В этом варианте лучше использовать пулеметы.

– Товарищ Филин, прикажите подготовить «Мессершмитт». Он взлетит через полчаса после Данилина. А мы посмотрим, что второму летчику удастся сделать с этим, как вы его называете, «долгоносиком» или «вредителем»?

– Есть!

Много народа на этот раз не было. Сталин был чем-то не доволен, скорее всего, мной. Я плохо приручаюсь. Я тоже был недоволен, что слепленную на коленке машину, которая в воздухе еще не стреляла, собираются сходу послать в учебный бой.

– Чем вы недовольны, оба? – взглянув на нас с Филиным, спросил Сталин.

– Торопливость нужна при ловле блох. Если хочется сравнить немецкую и нашу машину, то посылать следует стандартную, ту, что прошлый раз летала. А эта машина еще не готова! Нет толкового фонаря, не убрали мы гаргрот, эти работы начнутся только завтра, и двигатель у нее турбовинто-

вой, в единственном и неповторимом экземпляре. Если мы его грохнем, то о разработке подобного двигателя можно будет забыть на несколько лет. А то, что он по мощности и по приемистости выше, чем БМВ, это мы и так знаем.

– Так винт же один!

– Пятнадцать минут работы.

Помолчав, Сталин кивнул головой.

– Хорошо, пусть будет по-вашему. Что сейчас будем смотреть?

– Испытывать будем установку и работу батареи вооружения. Проверим управляемость после израсходования всех патронов. А затем подготовим «Мессер» и «И-16Н» с двигателем АШ-62ИР. Стрелять он уже может, синхронизаторы стоят на всем штатном вооружении.

Данилин запустился, вырулил из ангара и пошел на взлет. Мы, не торопясь, шли к башне управления. Данилин начал работать по земле, затем прилетел Р-5 с конусом, отработал по нему. Последние несколько очередей производились только из трех пулеметов, один заклинил и не перезаряжался. Затем долго не мог выпустить одну из стоек, пришлось ставить ее на место с помощью пикирования и резкого выхода. Но сел. В отсеке вооружений полно гильз, рукава порвались, два пулемета «ходили под себя». Гильзы оказались даже в соседнем отсеке, где и придавили трос левой стойки. Я сфотографировал все на планшет и предложил поставить туда камеру, и снять, почему рвутся рукава.

Но, винт сняли, и еще через пять минут доложили о готовности первой машины. В воздух на ней поднялся Галлай.

«Долгоносик» превосходил «Е» «Мессершмитт», и по маневренности, и по скорости, кроме вертикального маневра, все-таки, Месс на 200 сил имеет больше мощность. Но, и это важно! «Ишак» – стал скороподъемнее «Месса». При выполнении косой восходящей спирали, а не горки, успевал оказаться в хвосте у «Е», пока тот выполнял «предельную» горку. Сама эта фигура у «И-16Н» была заметно ниже, метров на сто. Когда машины исполняли ее параллельно и это было наглядно видно. Если «И» разгонялся до полной скорости, и нагонял «мессер», то горки выравнивались. Сталин заметно повеселел.

Летчики сели и подошли к Сталину, который спустился из пункта управления полетом. Галлай показал два вытянутых больших пальца вверх.

– Сказка! Она просто порхает! И за температурой следить не приходится. Я только не понял, кто управляет шагом?

– Масло, там встроенный автомат. В стандарте его пока не будет. – хмуро ответил я. Результаты оказались ниже предполагаемых. Надо менять обшивку крыла.

Переговорив с летчиками, Сталин отпустил их, и приказал ехать в штаб. В мою машину он не сел, но подошел к ней и спросил:

– Капот откройте, пожалуйста. Мне сообщили, что эта машина – вовсе не «ЗиС».

Я пожал плечами и открыл капот. Подошел к носу и поднял его.

– Да, это не «ЗиС»! А почему, товарищ Никифоров, вы не передали ее нашим автомобилистам? Это ведь не менее важно!

– Я не могу работать без двух пальцев, товарищ Сталин, и уходить с места работы в авиации мне не хочется.

– Причем здесь пальцы?

– Эта машина управляется с помощью устройства, подобного тому, с которого я вам показывал картинку в кабинете. Вот ее ключ. Вот это – дактилоскопические датчики. Ключ считывает мои отпечатки, и после этого разрешает повернуть его в замке, затем отправляет этот сигнал в устройство управления двигателем. Если отпечатки не совпали, то включить зажигание и активировать устройство невозможно. Ключ каким-то образом перешивают, но как это делается, я не знаю. У меня нет приборов, чтобы перепрошить его и двигатель. Машина дорогая, потому что старая, антикварная, вот и пришлось на нее такую сигнализацию ставить.

– Все не как у людей! Но интересно: до чего дошли богатеи, чтобы свое добро сторожить. – Сталин прикрыл рот ладонью, и, похоже, смеялся.

Вошли в кабинет Филина, который уступил место Сталину у телефонов. Мы с ним расселись напротив, по разные стороны стола. Сталин вынул бумажку из кармана, подвигал-

ся в новом для него кресле, достал трубку и кисет, и несколько минут набивал трубку и раскуривал ее.

– В целом, я доволен вашей работой, товарищи Филин и Никифоров. Сроки вы выдержали, обещанные результаты – достигнуты. Вам, товарищ Никифоров, присуждена первая премия за 1940 год за создание модификации самолета «И-16», которая превзошла по скорости «Мессершмитт-109Е». Конкурс конструкторов на эту тематику был объявлен Правительством СССР в 1938-м году. В прошлом году эта номинация осталась не разыгранной, в этом году третью премию получили конструкторы Микоян и Гуревич за самолет «МиГ-3», который превосходит «Мессершмитт» на больших высотах. Ваша машина превосходит его во всех диапазонах высот.

– Служу Советскому Союзу. К сожалению, товарищ Сталин, это не последняя модификация «Ме-109». В настоящее время готовится к выпуску «Фридрих», «109F». Он имеет на 70 километров в час скорость больше, чем «Эмиль». Так что, премия немного устарела, поэтому прошу перечислить ее на разработку лавсана, того материала, который вы сегодня видели.

– Я вас понял. Кто в СССР сделал такой материал.

– Я точно не помню, но аббревиатура взята с названия лаборатории, в которой состоялся синтез этого материала. АН – это Академия наук. В – высокомолекулярный, а С – по моему, соединения. Но существует ли она сейчас, я не знаю.

– Я записал. Но, я приехал не за этим. Я хочу услышать то, что вы знаете о той войне. С самого начала.

– Разрешите я выйду и принесу прибор, с ним работают, мы начали переснимать документацию.

– Да, конечно!

Пока я ходил в соседнее крыло, на столе появился чай, маленькие бублики, варенье, масло и белый хлеб. Сталин и Филин говорили негромкими голосами, и о чем шла речь я не слышал.

– Жалуются на вас, товарищ Никифоров, говорят, что не обедаете, и можете запороть себе желудок.

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.