



ЛЕОНИД
АНЦЕЛИОВИЧ



Русские крылья Америки



«Громовержцы»
Северского и Картвели

Леонид Липманович Анцелиович
Русские крылья Америки.
«Громовержцы» Северского и Картвели
Серия «Авиа-Шедевры»

Текст предоставлен издательством

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=10394334

Леонид Анцелиович. Русские крылья Америки. «Громовержцы» Северского и Картвели: Эксмо;

Москва; 2015

ISBN 978-5-9955-0797-0

Аннотация

Новая книга от автора бестселлеров «Великий Мессершмитт», «Гений «Фокке-Вульфа» и «Великий Юнкерс». Творческая биография гениальных авиаконструкторов, выросших в Российской империи, но после революции вынужденных покинуть Родину и реализовавших себя в Америке. Всё о легендарных самолетах А.Н. Северского и А.М. Картвели.

Герой Первой Мировой войны, один из лучших русских асов, сбивший 13 самолетов противника, потерявший в боевом вылете ногу, но вернувшийся в строй и удостоенный ордена Св. Георгия и почетного Золотого оружия, Северский стал основателем, а Картвели – главным инженером знаменитой фирмы, создавшей множество авиашедевров. Их «громовержцы» участвовали во всех войнах США. Прославленный **P-47 Thunderbolt** («Удар грома») признан лучшим истребителем-бомбардировщиком Второй Мировой. Реактивный **F-84 Thunderjet** поставил последнюю точку в Корейской войне. Созданный как сверхзвуковой носитель тактического ядерного оружия и предназначенный для маловысотного прорыва системы ПВО **F-105 Thunderchief** («Громовержец») великолепно зарекомендовал себя во Вьетнаме, выполнив три четверти всех бомбовых ударов и став главным охотником за советскими зенитно-ракетными комплексами. А грозный штурмовик **A-10 Thunderbolt II** доказал свою высочайшую эффективность и феноменальную огневую мощь в Ираке, Югославии и Афганистане.

В этой книге вы найдете исчерпывающую информацию обо всех проектах гениев авиации, создавших **РУССКИЕ КРЫЛЬЯ АМЕРИКИ**.

Содержание

От автора	6
Часть первая. Северский	7
Глава 1. Будущие гении	7
Дети Тифлиса	7
Летающие Прокофьевы	12
Тифлисский авиатор	20
Глава 2. Герой балтийского неба	25
Боевое крещение	25
Инвалид без ноги	30
Летать, во что бы то ни стало!	32
Воздушные победы	36
Изобретатель	40
Одноногий герой флота	42
Бегство из страны большевиков	50
Глава 3. Американское начало	54
Найти работу в Америке	54
Дружба с генералом Митчеллом	57
Бомбардировочный прицел	65
«Seversky Aero Corporation»	68
Глава 4. Гражданин США	73
Диплом американского инженера	73
Свадьба	74
Русский американец	77
Самолётостроительная компания	80
Амфибия «Северский»	83
Сухопутный вариант	89
Воздушные гонки	91
Серийный ВТ-8	93
Глава 5. Истребители Северского	99
Конкурс 1936 года	99
Проекты новых самолётов	106
Снова двухместный истребитель	110
Советское приобретение	113
Истребители для Японии	117
Глава 6. Борьба за скорость	120
Гоночные самолёты	120
Жаклин Кохран	125
Скоростные модификации	129
Лабиринт для Северского	134
Европейское турне	137
Конкурс истребителей 1939 года	141
Увольнение	143
Часть вторая. Картвели	145
Глава 7. Наследник Северского	145
Новый главный конструктор	145
Серийный истребитель «Рипаблик»	147

Отрезвление	151
Сверхтяжёлый истребитель	153
«Рипаблик» строит истребители Северского	156
Глава 8. Рождение шедевра	163
Трудное начало	163
Устранение дефектов	165
«Тандерболты» в Англии	167
И на Тихом океане...	170
Глава 9. Неутомимый Северский	173
Смертельная обида	173
Найти себя	174
Выразитель интересов страны	178
Писатель	180
Доктрина Дуэ	181
Книга	183
Документальный мультфильм	189
Глава 10. Оружие победы Александра Картвели	193
Организация производства	193
Изменения конструкции истребителя	199
Семья Картвели	203
Опытные «Тандерболты»	205
Эскортный «Тандерболт»	209
«Супер-Тандерболт»	212
Разящие врага «Тандерболты»	219
Глава 11. Реактивные истребители Картвели	226
Первый реактивный	226
Конкурентная борьба	229
Война в Корее	232
Опытные машины	235
Стреловидные истребители Картвели	242
Глава 12. Востребованный майор Северский	248
Военные будни	248
Советник военного министерства	251
Профессор и дипломат	263
Писатель-публицист	265
Глава 13. Чудеса авиационной техники	272
Через звуковой барьер	272
Сверхзвуковой «Тандерчиф»	275
Дозвуковое чудо авиационной техники	281
Глава 14. Грузинский и русский гении	285
Лучший штурмовик в мире	285
Почётный изобретатель и прогнозист	286
Памятники авиационным гениям	289

Леонид Анцелиович
Русские крылья Америки.
«Громовержцы» Северского и Картвели

© Анцелиович Л.Л., 2015

© ООО «Яуза-пресс», 2015

От автора

Два молодых невозвращенца в советскую Россию и советскую Грузию стали выдающимися американскими авиаконструкторами. Один уже был морским инженером и лётчиком, героем Первой мировой войны, другой участвовал в ней как артиллерийский офицер, влюблённый в авиацию.

Александр Николаевич Прокофьев-Северский и Александр Михайлович Картвелишвили создали в США непревзойдённые образцы боевых самолётов и немало поспособствовали увеличению мощи крыльев Америки.

Удивительная судьба этих авиационных гениев не могла не заинтересовать меня. Я приложил много труда, чтобы собрать материал для книги о близких мне по духу русскоговорящих авиаконструкторах Америки. Работа в архивах авиационных музеев Вашингтона и Нью-Йорка позволила мне окунуться в водоворот событий и технического творчества этих талантливых конструкторов. Все три книги Александра Северского я нашёл в библиотеках и через шестьдесят с лишним лет после их выхода в свет с большим интересом прочитал.

Эпоха становления военной авиации, участия авиации во Второй мировой войне и в послевоенных вооружённых конфликтах нашла своё отражение в жизни этих гениев, которые своим трудом изменили мир. Их творческая жизнь – достойный пример для молодого поколения.

Выражаю сердечную благодарность моему коллеге, авиационному инженеру Сергею Конявко за замечания по рукописи этой книги и всем читателям за отзывы о моих предыдущих книгах. Особо тёплая и искренняя благодарность жене Майе за рекомендации и поддержку. Спасибо дочери Елене за организацию нашей поездки в Вашингтон и Нью-Йорк.

Часть первая. Северский

Глава 1. Будущие гении

Дети Тифлиса

В этот торговый и культурный центр Закавказья с Запада и Востока стремились торговые караваны, путешественники, политики и миссионеры. Тифлис стал важным стратегическим городом. В столице Грузии можно было встретить представителей самых разных народов и национальностей. Кавказцы соседних племён, персы и татары, европейцы, большинство которых составляли русские, перемешались здесь в устойчивом конгломерате мирно живущих горожан. С птичьего полёта город Тифлис казался бессистемным нагромождением каменных зданий, зажатых отрогами окружающих гор. Среди этого хаоса домов возвышались остроконечные купола белоснежных христианских храмов и редкие минареты мечетей.

В преддверии двадцатого века в Тифлисе родились два мальчика, которым будет суждено стать выдающимися авиаконструкторами Соединённых Штатов Америки и внести огромный вклад в создание оружия победы во Второй мировой войне над нацистской Германией и милитаристской Японией. Разработанные ими дальние истребители выпускались тысячами.

В молодой семье гастролирующего в Тифлисе артиста Прокофьева, выступающего под псевдонимом Северский, в любви и радости 7 июня 1894 года родился первый ребёнок – сын Александр. Его отцу Николаю Георгиевичу только исполнилось двадцать четыре. Супруга Николая Георгиевича и мать Александра, Вера, была всего на два года моложе мужа. Дед новорождённого по отцовской линии Георгий Прокофьев служил в инженерных войсках в чине полковника и строил Военно-Грузинскую дорогу в горах Кавказа. Это была семья потомственных российских военных, которые проживали в столице империи.

Поручика Николая Прокофьева тяготила служба в полку, и он всё больше увлекался пением. Особенно ему удавались цыганские романсы под гитару. Ни одна вечеринка офицеров полка не обходилась без его блистательных исполнений. Прокофьева стали приглашать знатные горожане Петербурга на музыкальные вечера вместе с известными артистами. Сценический успех настолько вдохновил молодого офицера, что он с головой погрузился в изучение прекрасного и чарующего мира музыкальной эстрады. Он открывал для себя новых композиторов и их музыкальные произведения, новых исполнителей с их неповторимой интерпретацией народных цыганских песен и романсов. С каждым днём росло и его мастерство, подтверждая несомненную музыкальную одарённость.

Поручик Прокофьев настолько страстно увлекался музыкой и преуспел в исполнении романсов, что оставил службу в полку и гастролировал по стране. Многие находили тембр его голоса весьма привлекательным. Он был красавцем. Высокий и стройный, с густой чёрной шевелюрой вьющихся волос, он заставлял встречных женщин оборачиваться. Классические черты лица дополнялись густыми чёрными усами и делали его похожим на удалого гусара. Через год после Александра у них с Верой родился второй мальчик – Георгий.

Когда Александру Прокофьеву уже было два года, в далёком Тифлисе в богатой грузинской семье мирового судьи Михаила Картвелишвили 9 сентября 1896 г. появляется на свет его тёзка – Александр. Оба Александра из Тифлиса познакомятся только через тридцать

пять лет в США, когда достигнут высшей квалификации в самолётостроении. А пока любовь и забота их образованных родителей закладывали основы характера и мировоззрения этих двух мальчуганов.

Интернациональный город Тифлис наложил свой отпечаток на развитие Саши Картвелишвили. Незабываемое впечатление на вокзале от прибывающего шипящего поезда. Величественное одноэтажное здание железнодорожного вокзала с колоннадой главного входа и высокими замковыми окнами подпиралось с боков двухэтажными флигелями. Неизменный интерес у малыша вызывали стройные ряды извозчиков, постоянно заполнявших левую часть привокзальной площади в ожидании пассажиров приходящего поезда.

Будущие авиаконструкторы росли и были совершенно не похожи друг на друга.

Александр Прокофьев обгонял сверстников по росту и был очень подвижным ребёнком. Большой лоб в обрамлении выющихся каштановых волос и оттопыренные уши дополняли облик умного, но немного легкомысленного и озорного мальчика. Его лицо несло явно семитские черты: удлинённый нос, пухлые губы и полузакрытые хитрые глаза. На плутоватом лице Саши Прокофьева часто сияла неподдельная и обворожительная детская улыбка, он был беззаботным и весёлым. Свои черты он во многом унаследовал от матери Веры, а его младший брат Георгий был больше похож на отца.

Другой Саша в Тифлисе был совершенно не похож на Сашу Прокофьева. Маленький Картвелишвили рос крепышом, но не мог похвастаться своим ростом. На его круглом смуглом лице выделялись огромные, широко расставленные, внимательные чёрные глаза, которые смотрели на окружающий мир с некоторым удивлением.

В Тифлисе было чему удивляться. На улицах часто встречались огромные животные – лошади. Некоторые несли на себе всадников. Это были дяди в военной форме. Другие лошади везли пролётки и кареты с пассажирами, и ими управляли кучера. Возле базара было много лошадей, запряженных в телеги с разными товарами. Иногда попадались одинокие лошади, которых вели под уздцы их хозяева. Эти лошади несли по два больших кожаных мешка с водой, и взрослые называли их водоносами. Но самое большее удивление у маленького Саши вызывали лошади, везущие по железным путям вагон с пассажирами. Это громахующее на стыках рельс сооружение называли конкой. Сашенька слышал, как отец обсуждал с гостями какую-то забастовку работников Тифлисской конки, из-за которой она остановилась.



Саша Прокофьев (слева) с отцом и братом

Почему-то Саше запомнился визит к фотографу. Его со старшей сестрой родители решили запечатлеть для будущих поколений. Наследник в грузинской семье обязательно должен выглядеть джигитом. Ребёнка нарядили в его белое парадное одеяние. Белоснежная длинная черкеска ниже колен с газырями на груди подпоясана узким кожаным ремнём с серебряной пряжкой, на котором спереди висит настоящий маленький кинжал в ножнах. На голове высокая папаха из белого каракуля. Белые шаровары с лампасами заправлены в белые кожаные сапожки. Саша будет разглядывать эту фотографию, спустя много десятилетий, с чувством горячей благодарности к своим родителям за счастливое и безбедное детство.

На улице, недалеко от их дома, когда он гулял с няней, Саша обнаружил большую грузовую двуколку с двумя огромными деревянными колёсами, на которой крестьянин из ближайшего горного села привёз в город свой товар. Он находился тут же, одетый в тёплый армяк и чёрную меховую шапку. Пышные усы торчали из-под его длинного носа. Он что-то увязывал длинным кожаным ремнём на двуколке. А возле неё отдыхали два чёрных быка с большими рогами. Они-то и везли двуколку по узким горным дорогам. Один бык с лос-

нящейся на солнце шкурой стоял и жевал сено. Другой лежал и дремал. С огромным вниманием Саша долго рассматривал детали устройства деревянной двуколки, и няня с трудом смогла оторвать его от этого занятия. К главным городским Ганджинским воротам ходили поглазеть на верблюдов, караваны которых привозили в Тифлис восточные товары.

Когда Саша Картвелишвили подрос, отец показал ему ещё одно чудо Тифлиса. Это были знаменитые серные бани. На низком берегу реки Куры, против расположенного на другом берегу храма Святого Давида, из земли издавна бил горячий целебный сероводородный источник. Над ним и построили Тифлиские бани. Отец частенько бывал там и рассматривал посещение этих бань как оздоровительное мероприятие. Внутри было много разных помещений для отдыха. Несколько компаний разгоряченных мужчин вели громкие беседы за столами, уставленными множеством бутылок с молодым грузинским вином. Не задерживаясь, через анфиладу колоритных помещений отец с сыном прошли в мыльное отделение бань. Их встретил улыбающийся «тёрщик», на котором был только клеенчатый передник. Договорились, что младший Картвелишвили сегодня будет только зрителем. В помещении парной с тёмным сводчатым потолком было уже жарко. Раздевшись, отец лёг на большую скамью из белого мрамора, и для начала «тёрщик» окатил его тёплой водой из деревянного ведра. Затем, манипулируя наволочкой, он создал вокруг тела отца облако мыльной пены, в котором следовало лежать несколько минут. Банный мастер сначала тёр отца мыльным полотенцем и целым набором щёток разного размера, затем приступил к своеобразному массажу. Он мял тело отца своими коленями, выкручивал руки и ноги, сдавливал их и вытягивал. Возбравшись на скамью, он ходил по стонущему отцу, удовлетворённо мурлыкая свои прибаутки. Избавление наступило при обливании несколькими вёдрами прохладной воды. Окончательно отец пришел в себя, стоя под струёй тёплой сероводородной воды, которая вытекала из потолка ниши в стене. По дороге домой Саша слышал от отца восторженные слова о целебных свойствах этих бань и мастерстве «тёрщика». Отец был в приподнятом настроении, которое передалось и сыну.

Традиции большой дворянской семьи Прокофьевых, потомственных военных, предусматривали глубокое и разностороннее образование детей. Плохо учиться было не принято. Саша Прокофьев был среди первых в классе военного училища, куда его, десятилетнего мальчика, определили по настоянию деда, полковника Георгия Прокофьева.



Кадет Александр Прокофьев

Такой же подход к воспитанию детей был и в семье судьи и юриста с высшим образованием Михаила Картвелишвили. Его сын Александр тоже отлично учился в гимназии Тифлиса.

Но мальчикам Прокофьевым в Санкт-Петербурге было суждено пережить глубокую душевную травму. Ссоры между их родителями омрачали жизнь братьев. Эти ссоры возникли как-то незаметно, но, как лавина, перевернули всю идиллическую атмосферу в семье. Отношения между родителями дали глубокую трещину. Вскоре мама Вера куда-то уехала. В доме царила атмосфера невосполнимой потери самого дорогого: их мамы не было с ними. Родители развелись.

Прошло немного времени, и братья уже начали привыкать жить без мамы, когда в доме появилась мачеха Варвара. Она тоже была красивая и очень старалась завоевать любовь мальчиков. Но в этом она не очень преуспела. Их сердца разрывались от трагедии случившегося и теперь стали каменными. Мальчишки изумились и совсем замкнулись, когда после нескольких дней отсутствия отец привёз Варвару с новорождённой девочкой Никой и сказал им, что она их сводная сестра. Для двенадцатилетнего Саши и младшего Жоры это был новый стресс. Только с годами, ощущая любовь отца к жене и дочери, они тоже полюбят мачеху и сестру.

Когда Саше Прокофьеву исполнилось четырнадцать лет, отец и дед уговорили его поступать в самое престижное в стране высшее учебное заведение военных моряков – Морской корпус в Санкт-Петербурге. Там надо было сдавать вступительные экзамены и учиться шесть лет. Ежегодный приём в этот элитный военный институт составлял немногим более пятидесяти человек, и преимущество имели дети военных моряков. Отец Саши не был моряком и не имел высокого воинского звания, но уже был известным певцом с обширными связями.

Документы у Александра Прокофьева приняли, экзамены он сдал успешно и был зачислен кадетом на первый курс. Учился он и постигал высокую морскую науку, как и ремесло морского офицера, очень старательно. Выходы в штормовое море на учебных судах переносил стойко.

Годы пролетели, и в тот год, когда началась Первая мировая война, двадцатилетний гардемарин Александр Прокофьев, рождённый в Тифлисе, выпускается из Морского корпуса в первом офицерском звании мичмана. В этом же году в Тифлисе восемнадцатилетний Александр Картвелишвили успешно заканчивает гимназию.

Дальнейшие судьбы детей Тифлиса будут разными, но очень скоро их обоих закрутит мощный вихрь набирающей силу авиации.

Летающие Прокофьевы

Слава и доходы модного артиста оперетты и исполнителя цыганских романсов Николая Георгиевича Прокофьева росли не по дням, а по часам. Многочисленные поклонники таланта певца знают его по сценическому псевдониму как Николая Северского. Он автор и постановщик музыкальных спектаклей, в которых традиции русской оперетты дополняются цыганскими мелодиями и сюжетами. У него уже свой театр, выпускаются и раскупаются его пластинки с романсами. Муж очаровательной и любящей Варвары, отец двух сыновей Александра и Георгия, а также дочери Ники, становится богатым жителем Петербурга. Казалось бы, благополучная жизнь семьи Прокофьевых застрахована от неожиданных перемен. Но это оказалось не так. Всё началось с воскресной поездки всей семьёй в Гатчину, а закончилось страстным увлечением, изменившим дальнейшую жизнь и судьбу Прокофьевых.

В южном пригороде Петербурга по дороге на Лугу и Псков расположился Гатчинский дворец. Здесь, на военном поле Кирасирского полка, впервые в России ещё 11 октября 1909 года заезжий французский механик Жорж Леганье продемонстрировал публике пилотаж невиданного летательного аппарата типа «Вуазен» с мотором. Этому полю суждено было вскоре стать первым аэродромом России, на котором началась подготовка лётных кадров и испытания новых самолётов. Торжественное открытие Гатчинского аэродрома состоялось 26 марта 1911 года, и к этому времени уже 36 русских офицеров имели дипломы пилотов. Взлётно-посадочная полоса размечена и выровнена. На окраине аэродрома построены ангары для самолётов, мастерские, бензохранилище и примитивная метеостанция. На аэродроме находился дежурный врач, и проводился обязательный предполётный осмотр пилотов. Над Гатчиной не смолкал гул летающих самолётов. Самыми популярными были «Фарманы».

Петербургское высшее общество вдруг воспыало необыкновенным интересом к самолётам. О них писали газеты и говорили при встречах. У Российской авиации появились могущественные покровители и щедрые меценаты. Заказывались новые русские самолёты и приобретались французские «Фарманы». Самые смелые петербуржцы из числа военных и штатских захотели летать, среди них были и отважные женщины – спортсменки и актрисы. Посмотреть на аэропланы с близкого расстояния и полюбоваться их полётами в Гатчину приезжало много народа, благо Балтийский вокзал железной дороги был совсем рядом.

Увлечение аэропланами не минуло и семью Прокофьевых. Николай Георгиевич с выросшими сыновьями Сашей и Жоржем после первой поездки зачастил в Гатчину. Там он познакомился с начальником Офицерской воздухоплавательной школы генералом Кованько и заведующим аэродромом штабс-капитаном Горшковым. Знаменитого артиста встречали с большим почтением. Прокофьевым не только показали «Фарман» в ангаре, но и объяснили его устройство. Даже предложили поочередно посидеть на месте пилота.

Теперь дома, когда они бывали вместе, отец с сыновьями обсуждали каждую новую публикацию о самолётах, спорили над каждой фотографией новой модели. Мальчики увлеклись авиамоделизмом. Саша даже придумал конструкцию модели самолёта с соосными пропеллерами, вращаемыми резиновым моторчиком в разные стороны.

При первой же возможности они продолжали наведываться в Гатчину. Кадету Александру было нелегко выкроить время и получить увольнение из Морского корпуса, но иногда это удавалось. И вот наступил день, когда с разрешения начальства сердобольный пилот-конструктор Игорь Сикорский, хороший знакомый отца, покатал Сашу Прокофьева в качестве пассажира на заднем сиденье учебного «Фармана».

Для семнадцатилетнего Прокофьева полёт, по его словам, был изумлением и захватывающим приключением. Он твёрдо решил, что будет лётчиком. В этот день воздушными пассажирами стали его отец и младший брат Георгий. Их восторгам не было предела. Они тоже мечтали самостоятельно летать.

К этому времени на Гатчинском аэродроме открылась частная авиашкола, которую организовал промышленник Щетинин. Она носила название «Гамаюн» по имени мифической птицы, поющей божественные гимны и предсказывающей будущее. В эту школу принимали всех, кто платил деньги. План созрел быстро. Прокофьевы должны поступить в эту авиашколу. Правда, со старшим, Александром, вышла заминка – он не мог отвлекаться от занятий в Морском корпусе.

И вот уже одетый в кожаный лётный костюм, в крагах и сапогах, с высоким кожаным шлемом на голове, знаменитый артист и режиссёр Николай Прокофьев (Северский) гордо восседает высоко над землёй на твёрдом сиденье учебного «Фармана», сжимая правой рукой его ручку управления.



Николай Северский учится летать

Программа освоения самолёта была простой. Сначала полёты с инструктором, потом самостоятельные рулёжки по траве аэродрома и, наконец, несложные полёты. Обучение завершалось пилотским экзаменом. Отец и младший сын Георгий оказались способными учениками, быстро начали самостоятельно летать и получили дипломы.

Как-то сама собой возникла идея купить собственный «Фарман» и арендовать для него место здесь, на Гатчинском аэродроме, в ангаре Всероссийского аэроклуба. Но эта идея категорически не понравилась супруге Николая Георгиевича и матери его дочери Ники.

Варвара Григорьевна Чонкина умела добиваться своего. Она была на десять лет младше мужа, и теперь на ней держалась семья. Статная и привлекательная, она слыла красавицей. Они с Николаем были отличной парой, и, наверное, Бог создал их друг для друга. На восьмом году замужества Варвара была уверена в силе своих чар. Ей не трудно будет уговорить Николая отказаться от этого опасного увлечения. Ведь даже бурная артистическая жизнь мужа и его гастроли по всей России не могли разрушить их любовь и нежные чувства глубокого уважения друг к другу.

В её благородном облике было что-то от западных аристократов. Продолговатое тонкое лицо с удлинённым изящным носом и острым подбородком. Слегка припухлые чувственные губы выдавали страстную натуру. Пышные черные волосы открывали большой лоб и прикрывали слегка выступающие уши. Внимательные, цепкие глаза излучали доброту и приветливость. Идеальная фигура этой некрупной женщины только увеличивала её привлекательность. Но главной причиной небывалого успеха Варвары у мужчин была загадочность её взгляда. Она была умна и образованна, окончила полный курс женской гимназии.

Когда Варвара узнала, что муж собирается купить аэроплан, она поняла, что это опаснейшее занятие летать на механической машине не кончится быстро, как очередное модное увлечение ещё одной технической новинкой. Дело шло к превращению её мужа и его детей в профессиональных пилотов, которые будут днями пропадать на этом опасном аэродроме и находиться в воздухе многие часы. Она прекрасно знала, как часто гибнут лётчики. И перспектива остаться вдовой или потерять детей делала её непреклонной в домашней «войне» против покупки самолёта.

Но сражение она проиграла. Доводы мужа и его сыновей были настолько убедительными и вескими, что она сдалась. Они говорили о техническом прогрессе, о невиданном и перспективном скачке авиации, который перевернёт весь уклад жизни человечества, и о том, что лучшие представители русского народа не могут быть в стороне от этого феноменального явления и должны непременно принять в нём участие.

Вскоре в ангаре Гатчинского аэроклуба появился новенький «Фарман» с мотором «Гном», приобретенный у французов через фирму «Иохим и К°». Он принадлежал знаменитому певцу Николаю Северскому, которого в авиационных кругах Петербурга знали как поручика Николая Георгиевича Прокофьева. Аэроплан был очень дорогой и стоил 14 тысяч рублей. Николай опробовал в воздухе своё приобретение и остался доволен. Затем взлетел и его младший сын Георгий. Он был любимцем всего аэродрома, и за ним закрепилось имя Жорж.

Аэродром в Гатчине жил своей напряжённой жизнью и издавна напоминал муравейник. На взлётно-посадочной полосе всё время взлетали и садились аэропланы. Рядом на поле рулили учебные «Фарманы» с курсантами. И тут и там находились регулировщики с флажками, оберегающие аэропланы от столкновения. По аэродрому ездили автомобили с разными грузами. На стоянках перед ангарами вокруг самолётов суеилось множество механиков и пилотов.

Только год назад командование Офицерской воздухоплавательной школы, готовившей пилотов аэростатов и дирижаблей, решило, что пора готовить русских пилотов и механиков самолётов. Во Францию, в авиационные школы Блерио, Антуанетт и Фармана были командированы шесть офицеров для обучения полётам и шесть нижних чинов для освоения обслуживания самолётов. Вернувшись с дипломами, они стали инструкторами в Гатчинском аэродроме и подготовили здесь много пилотов и механиков самолётов.

Аэроплан Прокофьевых полностью покорила отцу и сыну. Они много летали и уже считались опытными авиаторами. Но, если для Николая Георгиевича полёты в небе над красивейшими просторами земли были волнительным и увлекательным хобби, то для Жоржа

это был путь обретения профессии. В авиашколе его стали приглашать обучать новичков в качестве инструктора, а конструкторы новых самолётов из мастерских на краю аэродрома начали доверять ему лётные испытания своих творений.

Какую же белую зависть испытывал кадет Александр Прокофьев, когда ему удавалось вырваться на аэродром и наблюдать полёты отца или брата. Он для себя уже твёрдо решил, что обязательно будет лётчиком. Но пока строгий распорядок и напряженный учебный план Морского корпуса не позволяли ему осуществить заветную мечту.

Но вот наступил 1914 год – последний год обучения Александра. Он уже в старшем классе и гордо носит красивое звание гардемарина. Теперь их обучают всему тому, что должен знать и уметь боевой морской офицер. В составе Второго Балтийского экипажа он уходит в учебное плавание на канонерке «Бобр». Стойко переносит морскую качку даже в сильный шторм и легко управляет с торпедными аппаратами. И тут война – большая, длительная и кровопролитная – Первая мировая. Выпуск гардемарinov в Морском корпусе задержался до декабря. Успешно сдан последний экзамен, и в торжественной обстановке зачитывается высочайший указ о присвоении Александру Прокофьеву офицерского звания мичмана. Вот он, офицерский мундир и погоны с одним просветом! Ему только двадцать лет, и вся жизнь впереди. Но идёт война, и он как боевой офицер должен драться с врагом. Морские сражения уже рисовались в его воображении. А тут оказалось, что корабль, к которому он приписан, стоит в доке на ремонте.

Надо учиться летать! Эти слова бесконечно повторял Александр и писал рапорты начальству. Оказалось, что в это время его желание совпало с потребностью флота. Ещё за два года до войны Морской Генеральный штаб обосновал необходимость создания морской авиации. Самолёты флота должны вести разведку, охранять корабли и базы, а также наносить бомбовые удары по морским целям. Приказом Морского министра Григоровича от 18 мая 1912 года на всех флотах России начали формироваться авиационные подразделения. Тогда же, помимо Гатчины, морских лётчиков начали готовить на Офицерских теоретических курсах авиации и воздухоплавания имени В. В. Захарова на кораблестроительном отделении Политехнического института в Петербурге. Эти курсы существовали на проценты от пожертвования гражданина Франции, Василия Васильевича Захарова. Сейчас, в начале 1915 года, нехватка морских лётчиков стала очевидной и для начальства. Рапорт мичмана Прокофьева был удовлетворен, и он командирован на Офицерские курсы при Политехническом институте.

Здесь преподают теорию полёта, конструкцию самолётов и авиационных двигателей, приборное оборудование самолётов и их вооружение, а также тактику боевого применения авиации. После завершения теоретического курса офицеры направляются в лётные школы для обучения полётам. Мичман Прокофьев получает назначение в Гатчину. Тут его младший брат Георгий, будучи уже инструктором по лётной подготовке, берётся сделать из Александра пилота.



Александр учится летать на «Фармане», 1915 год

Старенький и надёжный «Фарман» оказался самым подходящим для первоначального обучения, и Саша, волнуясь как школьник, облачившись в лётную форму, занимает совершенно открытое место пилота.

Весна 1915 года была в Гатчине тёплой и солнечной. Братья трудились со всей ответственностью. Через неделю после вывозных полётов и рулёжек в отведённом для этого секторе аэродрома Александр вылетел на «Фармане» самостоятельно. Третий Прокофьев начал свою лётную жизнь. Вся программа обучения полётам была пройдена, и мичман Александр Прокофьев уже собирался возвращаться в Петербург в Политехнический институт для сдачи выпускного экзамена. Но у его флотских начальников были другие планы. Они решили сде-

лать из него боевого лётчика и откомандировали мичмана в Севастопольскую авиашколу для освоения скоростного «Вуазена». У этого самолёта уже была полужакрытая кабина и мощный звездообразный мотор с толкающим винтом.

Севастопольская офицерская авиационная школа располагалась в новом посёлке на берегу реки Кача в нескольких километрах от берега Чёрного моря. На краю её лётного поля стояли аэропланы самых последних конструкций, оснащённые пулемётами. Командированные сюда офицеры уже умели летать. Здесь они переучивались на новые типы самолётов и отрабатывали приёмы воздушного боя. Биплан Вуазена покорила Александру с первого же полёта. Он был более маневренный, и на нём очень хотелось закладывать глубокие виражи, пикировать и затем взмывать, ощущая, как перегрузка вдавливают тело в сиденье. Азарт свободного полёта часто захлёстывал рассудок молодого пилота. В воздухе он чувствовал себя как рыба в воде. Когда приступили к учебным бомбометаниям и стрельбам по воздушным целям, Александр проявил себя как расчётливый снайпер, необременённый пилотированием самолёта. Уже начали говорить, что мичман Прокофьев один из лучших курсантов авиашколы. Но в один день всё рухнуло.



Летающие Прокофьевы. Николай с сыновьями Георгием (слева) и Александром

В этот день учебный процесс инспектировало начальство из Петербурга, и полётами руководил сам начальник авиашколы. Александр взлетел вторым и по утверждённому плану должен был провести воздушный бой с лучшим и опытейшим курсантом авиашколы. При этом ему было приказано изображать немецкий самолёт и позволить «противнику» зайти себе в хвост, чтобы быть условно сбитым. Но в пылу воздушного боя он ослушался приказа и сам зашел в хвост товарища, разрушив так хорошо придуманный патриотический сценарий показательного воздушного боя. Но этого было мало. После посадки «сбитого» самолёта Александр садиться не хотел и продолжал крутить в воздухе замысловатые фигуры, включая пикирование на стоянку самолётов, возле которой стояло всё начальство. Такое поведение курсанта Прокофьева квалифицировали как воздушное хулиганство и неисполнение приказа начальника авиашколы. Его отстранили от полётов, а через несколько дней зачитали приказ:

«...мичмана Прокофьева отчислить из Севастопольской Офицерской авиашколы и командировать в Гатчинскую авиашколу для дальнейшего обучения полётам». Это был страшный удар по самолюбию молодого офицера, но пришлось подчиниться и поехать в Петроград.

Так в начале мая 1915 года Александр снова оказался в обществе отца и брата. Теперь, во время войны, они оба служили инструкторами в Гатчинской авиашколе и готовили боевых лётчиков.

Старший Прокофьев решил, что полученные им навыки пилота-любителя сейчас, когда Отечество в опасности, более востребованы, чем его артистическая деятельность. Он добровольно из запаса вступил в действующую армию, сохранив звание поручика.

Николай Прокофьев был уважаемым лётным инструктором, с шиком носил офицерскую форму поручика, молодецкато закручивал кверху кончики усов и уже почти забыл, что для коллег артистов и многочисленных почитателей его вокального таланта он был Николаем Северским. Высоко оценивая его лётное мастерство, начальство даже перевело сорокапятилетнего поручика на боевую работу в Эскадру воздушных кораблей «Илья Муромец». Но он подхватил воспаление лёгких и оказался в госпитале. После выздоровления Николая Прокофьева снова вернули на инструкторскую работу в Гатчину.

Теперь он с младшим сыном Жоржем прилагает все усилия, чтобы их Александр чаще летал над морем на разных самолётах и совершенствовал навыки воздушного боя, ведения разведки и прицельного бомбометания. В конце июня 1915 года мичман Александр Прокофьев успешно сдаёт выпускной экзамен в Офицерских курсах авиации Политехнического института, получает лётный диплом № 337 и звание морского лётчика. Номер диплома говорит о том, что в России в то время подготовленных пилотов было ещё очень мало. Но теперь все трое Прокофьевых были с лётными дипломами и с гордостью носили на правой стороне груди отличительный серебряный знак российских пилотов. На венке из дубовых и лавровых листьев красовались скрещенные мечи, покрытые щитом с двуглавым орлом и развёрнутыми крыльями.

Морской лётчик мичман Прокофьев получил назначение во Вторую базу гидросамолётов на острове Эзель. Сейчас он принадлежит Эстонии и называется Сааремаа. Остров расположен на входе в Рижский залив, и российские гидросамолёты контролировали немецкое судоходство в Восточной Балтике. По дороге в начале июля 1915 года он на несколько дней задержался на базе авиации Балтийского флота в Ревеле, сейчас это Таллин, где предварительно познакомился с боевым гидросамолётом, принятым на вооружение.



Знак пилота Александра Прокофьева

Александру досталась двухместная летающая лодка с крыльями схемы биплан французской фирмы FBA. На воде она держалась уверенно, опираясь при необходимости на подкрыльные поплавки. Звёздообразный двигатель воздушного охлаждения мощностью в 100 л.с. располагался на стойках между крыльями и крутил толкающий винт. Россия закупила три десятка таких машин во Франции, и ещё столько же было построено на заводе Лебедева. Освоить эту летающую лодку для Александра не составит большого труда. И вскоре начнутся боевые вылеты на разведку и свободную охоту за немецкими боевыми кораблями.

Тифлисский авиатор

В то же самое время, когда уроженец Тифлиса мичман Прокофьев на двадцать втором году жизни начал воевать на Балтике в качестве морского лётчика, другой мальчик из Тифлиса, девятнадцатилетний Александр Картвелишвили, только что прошел ускоренный курс обучения в военном училище и, получив офицерские погоны, отправился служить в артиллерийский полк. Год назад вся его богатая грузинская семья радовалась его успеху на выпускном вечере в Тифлисской гимназии и обсуждала планы его дальнейшей учёбы. Но война спутала всё – Сашу забрали в армию.

На фронте впервые в небе он увидел аэроплан и был изумлён его способностью летать по воле пилота в любом направлении и даже сбрасывать бомбы на позиции русской армии. Аэроплан был вражеский. Зенитные орудия его артиллерийского полка открыли огонь. Раз-

рывы снарядов окружили летающую машину. В бинокль Александр с напряжением следил за этой охотой. Вот один разрыв совсем близко от хвоста, аэроплан клюнул вниз и по большой спирали направился к земле. От него отделились два чёрных комочка, и вскоре над ними появились белые купола парашютов. Все кругом закричали «ура» и кинулись обниматься. Картвелишвили не мог оторвать бинокль от падающего самолёта и проводил его до самой земли.

Через час он уже стоял около обломков загадочной летательной машины и с интересом рассматривал особенности её конструкции. Поражала ажурность и хрупкость деревянных стенок, причудливых деталей и стержней. Всё это было опутано стальной проволокой для растяжек и гладкой тканью, пропитанной лаком. В обломках угадывался облик аэроплана. Он был похож на гигантскую птицу, в клюве которой чернел мотор с обломанным деревянным двухлопастным винтом. Александра поразили два абсолютно целых колеса с велосипедными спицами и надутыми толстыми шинами. Он смотрел как зачарованный на груды обломков и представлял себе, каким был этот красавец-аэроплан. Артиллерист Картвелишвили ещё долго разглядывал это необычное творение человеческого гения и думал: «Это и есть вершина технического прогресса. Но какой простор открывается по усовершенствованию таких летательных аппаратов. На них человек станет хозяином воздушного пространства, и им принадлежит будущее».

Теперь поручик Картвелишвили не пропускал случая оказаться на ближайшем лётном поле и поговорить с механиками аэропланов, а если удавалось, то и с лётчиками. Ему охотно рассказывали о деталях конструкции «летающих коней» и возможностях их боевого использования. Он начал искать любую новую информацию о летательных аппаратах в газетах и библиотеках. Вскоре в разговорах он мог судить о том или ином летательном аппарате как заправский авиатор. Поэтому, когда случилась революция, армия разбежалась и в Грузии образовалось своё правительство, которое посылало во Францию молодых офицеров учиться авиационному делу, то среди них оказался и поручик Александр Картвелишвили.

Париж в 1919 году... Об этом городе мечтают. Побывать здесь – большая удача. Тем более теперь, когда город ликует, наслаждаясь победой союзников над Германией. Кончилась эта ужасная Первая мировая война. Только недавно, 11 ноября прошлого года, в 5 часов 10 минут утра, в отдельно стоящем в Компьенском лесу железнодорожном вагоне-салоне командующего войсками Антанты, маршала Фоша, немецкий генерал подписал фактическую капитуляцию. И вот сейчас, 28 июня 1919 года, в Версале подписан официальный мирный договор.

Группа молодых и небедных грузин, военная выправка которых не вызывает удивления, с большим удовольствием знакомится с Парижем и юными парижанками. Но их послали сюда на деньги правительства Грузии, чтобы получить высшее образование в самой продвинутой области техники – авиастроении. И не случайно это был Париж.

Французы вырвались вперёд в мировой гонке авиаторов. Ещё 13 января 1908 года пилот Анри Фарман на самолёте Н.Ф.1, облетев круг всего в один километр, завоевал Гран-при 50 тыс. франков. А уже 25 июля следующего года Блерио на самолёте своей конструкции перелетает Ла-Манш. Когда этот моноплан привезли обратно из Лондона и с высшими почестями в сопровождении эскорта везли по парижским бульварам, весь город ликовал. Открывшаяся через месяц авиационная выставка в городе Реймсе, на северо-востоке Франции, положила начало международным аэрошоу. Выставку спонсировал лично президент Французской республики, и на ней впервые были показаны эффективные французские воздушные винты и моторы с вращающимися цилиндрами «Гном». Хотя до этого уже широко использовался французский V-образный двигатель компании Антуанетт мощностью 50 л.с. и весом 50 кг. В Реймсе из 38 представленных самолётов летали 23. Французы выставили

девять машин конструкции Вуазена и по четыре Блерио, Антуанетт и Анри Фармана. Были шесть самолётов братьев Райт, купленных французами.

Борьба за «Интернациональный приз за скорость» в виде серебряной статуэтки и 25 тыс. франков была особенно острой. Фаворитом считался облегчённый «Блерио XII» с английским мотором в 80 л.с. Но американцу Кёртиссу удалось выиграть у Блерио всего несколько секунд, развив скорость почти 75 км/ч на своём «Золотом аэроплане» с мотором меньшей мощности. Фарман за дальность полёта в 180 км получил приз 63 тыс. франков.

Парижская авиационная выставка в октябре 1909-го собрала уже 333 участника, из них 95 % были французы. Появился бизнес воздушного цирка и гастролёров-пилотов, зарабатывающих в день до тысячи долларов. Уважающие себя строители самолётов открыли свои школы лётчиков. Начали процветать и авиашколы конструкторов.

Теперь через десять лет Париж стал авиационной Меккой. Здесь жили и работали лучшие знатоки авиационного дела. Прошедшая мировая война показала, что и в создании боевых самолётов французы были на высоте. Моноплан Моран-Солнье был первым эффективным истребителем с пулемётом на фюзеляже, стреляющим через плоскость, ометаемую воздушным винтом. Истребители «Мораны» поставлялись в Россию, и на них летала самая результативная на русско-германском фронте первая боевая авиагруппа Казакова. Затем самыми лучшими истребителями Антанты становятся «Ньюпоры». На них сражаются также англичане, бельгийцы, итальянцы и американцы. Этих французских самолётов было построено более двух тысяч. Московский завод «Дукс» выпустил триста «Ньюпоров» 17С.1, и Русско-Балтийский завод в Риге – пятьдесят. Даже немцы выпускали копию трофейного «Ньюпора» под индексом SSW D 1. К концу войны все французские самолётостроительные компании переключились на выпуск биплана фирмы «СПАД» S.XIII. Он развивал скорость 220 км/ч. Во Франции было построено более восьми тысяч этих самолётов, а дополнительный заказ на десять тысяч был аннулирован в связи с окончанием войны. За всю войну авиационные специалисты Франции приобрели уникальный опыт, построив более 68 тысяч боевых самолётов. Но 77 % из них были потеряны в боях с немцами.

Высшая Национальная школа инженеров и авиаконструкторов в Париже в 1919 году была, наверное, лучшим вузом в мире, готовившим инженеров-механиков по самолётостроению. Среди профессоров было много главных конструкторов авиационных фирм, доказавших свою высокую квалификацию во время войны. Андрэ Эрбемон из «Блерио», Эмиль Дюпон из «Генриот», Густав Делаж из «Ньюпора», Мишель Вибо и Бешеро были гордостью французской авиационной промышленности. Александру Картвелишвили и его товарищам было у кого учиться создавать новые самолёты.

Конструкторская подготовка выпускников школы предусматривала приобретение ими навыков черчения, глубокое знакомство с последними достижениями в металлургии и технологии обработки деталей. Курсы аэродинамики, теории полёта, устойчивости и управляемости самолёта обеспечивали базовые знания для успешной разработки и проектирования новых самолётов. Школа располагала своим учебно-производственным комплексом и большим ангаром с лучшими образцами самолётов многих стран.

Перед началом учебного года зачисление командированных офицеров из Грузии прошло гладко. Студенты Картвелишвили и Блуашвили поселились в отдельных комнатах в квартире одной хозяйки недалеко от комплекса зданий института. По рекомендации куратора купили чертёжные доски, готовальни «Рихтер» и всё, что необходимо для выполнения графических заданий, а также учебники по предметам первого курса. На первых порах были трудности с французским языком – на лекциях не всё улавливали. Но Картвелишвили проявлял завидную ответственность, дома перечитывал свои записи конспектов лекций и выяснял непонятные вопросы у товарищей или у лектора. На практические занятия по черчению они ходили с чёрными тубусами, в которых носили аккуратно свёрнутые в трубочку большие

листы ватмана. На выполнение заданий одного листа уходил целый месяц. Но теперь они научились не только аккуратно чертить детали линиями разной толщины, но и каллиграфическим почерком писать надписи и обозначения на чертежах.

На первом листе ватмана Александр должен написать целую форматку чертёжного шрифта разного размера и выполнить рабочие чертежи нескольких деталей по натурным образцам. Он неожиданно обнаружил, что ему нравится эта кропотливая работа. В тиши большого чертёжного зала, вооружившись карандашами разной твёрдости и заточки, циркулем, линейкой и угольниками, он создавал на ватмане графическую модель сложной детали со всеми размерами и допусками, по которой в производстве можно было выпустить множество её копий. Он вдруг осознал, что от конструктора, создающего чертёж, зависит множество производственников. Как важно стать хорошим конструктором!

Лекции по высшей математике и практические занятия с множеством интегралов и дифференциалов показались ему нудными. Зато начертательная геометрия с её законами и пространственными головоломками давалась ему легко и вызывала радостное чувство обладания важным инструментом решения конструкторских задач. С таким же уважением он относился и к сопромату. Но именно с этим важным предметом у Александра произошел срыв из-за того, что он влюбился.

Она была красавица венгерского происхождения с чёрными глазами, как спелая вишня, стройна и молода. Высокий лоб её выразительного лица с боков прикрывали роскошные чёрные волосы, постриженные так, что немного прикрывали уши, и вы могли любоваться её изящными серёжками. Чуть удлинённый нос и идеальная форма немного припухлых губ вместе с классическим овалом упрямого подбородка создавали неповторимый облик милой и симпатичной девушки. Но главным, что поразило сердце «тифлисского джигита», было выражение её глаз. В нём одновременно чувствовалась пронизательность, доброта и какая-то тайна. У неё была идеальная фигура. Высокая юная грудь под тонкой блузкой с большим декольте задерживала взгляды мужчин. Тонкая талия только подчеркивала изящную форму бёдер. Александр не мог оторвать взгляда от её красивых ног, когда в лодочках на небольшом каблучке она шла впереди него. А когда она улыбалась, в её лице появлялась загадочная игривость, её губы симпатично растягивались, обнажая великолепные белоснежные верхние зубы. Её звали Илона Морз. Она работала официанткой в небольшом дорогом ресторане, где обедал Александр с товарищами.

Их роман развивался бурно, всё свободное время он проводил с Илоной. Без неё он не мог ни жить, ни дышать. Хозяйка не возражала, чтобы мадемуазель Илона навещала его. Он запустил занятия в институте. Какой уж теперь сопромат!

Так продолжалось несколько месяцев, а когда наступило лето, она бросила его. В ресторане появился новый молодой пианист. Красивый, элегантный и высокий брюнет, с тонкими длинными пальцами. Из рояля он извлекал такие волшебные звуки, что количество посетителей заметно возросло. Дамы специально приходили с мужьями и любовниками, чтобы послушать музыку и полюбоваться исполнителем. Когда он сыграл свою новую мелодию, которая поражала своим драматизмом, спокойной гармонией и брала за душу, все были потрясены. Илона влюбилась с первого взгляда. Но когда маэстро объявил, что посвящает это сочинение Илоне, её сердце было окончательно побеждено.

Двадцатитрехлетний студент Картвелишвили мучительно переживал свою первую любовную отставку, но взялся за ум и всё-таки сдал экзамен по сопромату, правда, с минимальной оценкой. Вскоре начались занятия в ангаре, где стояли самые новейшие самолёты разных стран. Педагоги объясняли студентам замыслы конструкторов и показывали, какими техническими решениями они были реализованы. Для Александра раскрылся изнутри тот загадочный мир сотворения летающих машин, в который он так стремился. Его увлечение конструкциями самолётов настолько захватило все его мысли, что там уже не оставалось

места для милых парижанок. Теперь он прямо шёл к своей цели и с огромным удовольствием постигал тайны создания совершенных самолётов.

Пролетели годы напряжённой учёбы. В качестве дипломного проекта студент Картвелишвили выбрал дальний пассажирский самолёт с четырьмя моторами. Он уже мечтал строить такие самолёты в Тифлисе и прославить свою любимую Грузию их полётами по всему миру.

Но письма из дома не радовали. Красная Армия заняла Грузию, и террор ОГПУ приводил в ужас родителей Александра. Они умоляли сына не возвращаться в Грузию после окончания института. Париж наводнён беженцами из России, в том числе и из Грузии. Они рассказывают леденящие душу истории гибели лучших из лучших.

Работа над дипломным проектом гигантского алюминиевого самолёта продвигалась успешно. У большой чертёжной доски Картвелишвили, где был приколот ватман с компоновкой лайнера, всегда толпились любопытные, чтобы поглазеть на чудо, которое придумал этот грузин со своим профессором, руководителем дипломного проекта. Тогда по всему миру пассажиров возили только деревянные бипланы, и только в прошлом году одномоторный транспортный высокоплан Фоккера Т-2 сумел без посадки пролететь от одного побережья США до другого. А тут цельнометаллический моноплан с четырьмя моторами, который везёт двадцать пассажиров через океан! Такие самолёты начнут появляться только через десять лет, а дипломник Картвелишвили уже сейчас придумывает для них рациональные конструкторские решения на примере своего лайнера.

Защита дипломного проекта проходила при большом стечении народа. Были преподаватели и студенты. Профессора, члены комиссии, задавали Александру много вопросов. Они касались аэродинамики, прочности и, конечно, конструкции его необычного проекта. Одетый в новый дорогой костюм «тройка», автор проекта и соискатель звания дипломированного инженера по авиастроению твёрдо и убеждённо давал полные ответы. Его французский с грузинским акцентом выдавал иностранца, но это ничуть не влияло на благожелательное отношение комиссии и всех присутствующих к автору такого проекта.

Когда Александру Картвелишвили вручали диплом инженера-механика по авиастроению, он вдруг осознал себя специалистом высшего класса в той области человеческих знаний, которая была его мечтой. Теперь он мог на равных обсуждать новые проекты самолётов с Блерио, Фоккером, Фарманом, Сикорским и любыми другими главными конструкторами. Полученных знаний и навыков было достаточно, чтобы успешно создавать новые и лучшие самолёты. Артиллерийский офицер из Тифлиса стал авиатором.

Другой мальчик из Тифлиса, Александр Прокофьев, в это время тоже оказался далеко от России. Прославленный морской лётчик и герой прошедшей войны работал в США. Оба не подозревали, что в будущем они совместно внесут такой большой вклад в разработку непревзойдённых самолётов-истребителей, за который их признают гениями.

Но как молодой лётчик Александр Прокофьев стал национальной гордостью России?

Глава 2. Герой балтийского неба

Боевое крещение

Водоворот событий войны закружил молодого пилота. Мичмана Прокофьева направляют служить в отряд базы гидросамолётов у посёлка Кильконд на западном берегу острова Эзель. Теперь этот остров принадлежит Эстонии и называется Сааремаа. Он занимает очень выгодное положение на севере Рижского залива. В радиусе действия базирующихся здесь гидросамолётов находились важные районы операций германского флота.

Александр представляется командиру отряда, лейтенанту Литвинову. Тот только что вернулся из очередного разведывательного полёта и был в лётном кожаном шлеме с меховым подшлемником, в куртке из мягкой кожи с меховым воротником и в кожаных штанах, очень плотно облегающих его сильные ноги и незаметно переходящих в подогнанные голенища хромовых сапог. Между пальцев его левой руки в кожаной перчатке ещё дымилась папироса. Командир сразу понравился Саше. Его крепкая мужицкая фигура источала уверенность, а неторопливые движения и внимательный взгляд пронизательных глаз выдавали очень ответственного и думающего офицера.

Прищурившись и улыбнувшись в усы, Литвинов спросил:

– А не сыночек ли вы знаменитого певца Прокофьева-Северского?

– Так точно.

– Как же, как же, слышан о вашем отце много хорошего, он и сейчас летает инструктором в Гатчине. Ну что же, очень рад такому пополнению, дипломированные морские лётчики нам очень нужны. Но вы, мичман, поди, не взлетали с воды и не садились на волну? Это дело поправимо. Летящие лодки у нас двухместные, французские, и мы быстро введём вас в строй.

– Почту за честь и буду стараться, – ответил Прокофьев, вытянувшись по струнке.

Для молодого пилота начались будни детального освоения нового самолёта. Сам Литвинов взялся опекать новичка. Прокофьев ему сразу понравился. Литвинов был всего на шесть лет старше и увидел в прибывшем лётчике точное повторение самого себя. Новичок прошел тот же путь в небо – окончил Морской корпус в звании мичмана и Теоретические курсы авиации при Санкт-Петербургском политехническом институте. Литвинов вспоминает, как всего два года назад его, сухопутного пилота, командующий службой связи Балтийского моря направил служить на морскую авиационную базу в Либаве, где располагались разведывательные летающие лодки. Там его научили не бояться волнистого моря, энергично отрываться от цепкой воды и филигранно подводить лодку к её поверхности при посадке. Потом его командировали во Францию, когда в курортном городке Довиле на побережье Ла-Манша в Южной Нормандии проводился конкурс гидроаэропланов. Там он смог оценить пригодность для флота различных конструкций самолётов, базирующихся на воде, и повысить свои познания в новейших направлениях развития гидроавиации. Через полгода его произвели в лейтенанты.

Литвинов вспоминает «бегство» из Либавы на остров Эзель перед началом войны из-за угрозы захвата немцами. Два миноносца «Искусный» и «Прозорливый» приняли на борт людей и всё оборудование базы, а четыре французские летающие лодки перегнали по воздуху. За год новую базу у посёлка Кильконд благоустроили, и она стала учебно-боевой. Старики вылетают на разведку, а молодые учатся. Уже полгода он командует базой, и вот теперь ему надо обучить этого симпатичного мичмана, сына знаменитого Северского.

Когда вдвоём они подошли к деревянному спуску на берегу, на нём стояла летающая лодка французской компании ФБА. Александра поразило сходство с привычным ему «Фарманом 4». Та же бипланная коробка крыльев со стойками и растяжками, тот же мотор воздушного охлаждения с толкающим винтом. Только под крыльями располагался обшитый фанерой фюзеляж в форме лодки с заостренным и приподнятым кверху носом. Сверху в нём был вырез, в котором рядом находились два кресла для пилота и наблюдателя. Горизонтальное оперение с рулём высоты расположено сзади и находится в зоне, обдуваемой воздушным винтом. Снизу на законцовках крыла висели поплавки. Привычного колёсного шасси не было.

Как человек с высшим техническим образованием, Александр сразу оценил трудность посадки летающей лодки. Водная поверхность при скорости касания почти такая же твёрдая, как земля. Если колёса шасси с амортизацией прощали грубую посадку, то жесткий фанерный корпус лодки разлетится при ударе о воду. Эти мрачные мысли прервало приглашение Литвинова посидеть в кабине.

– Очень удачно, что здесь кресла расположены рядом, легко общаться в полёте новичку с инструктором. Вот здесь расположен рычаг управления двигателем... – начал Литвинов подробный рассказ об особенностях конструкции летающей лодки.

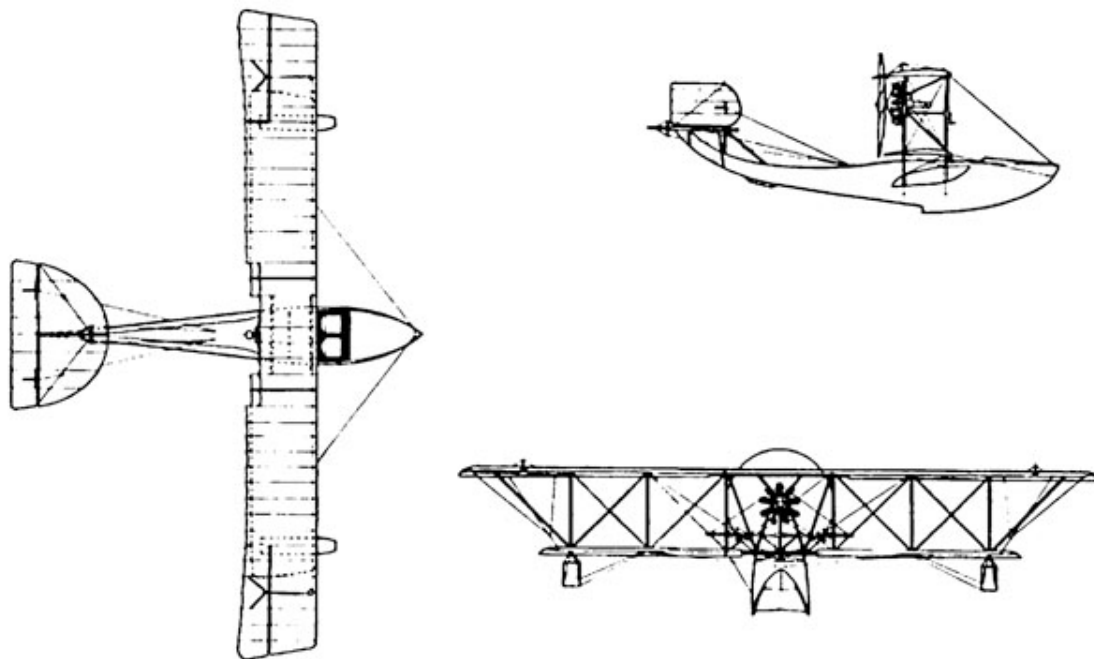
– А скажите, Владимир Александрович, – прервал командира Александр, когда его лекция подходила к концу. – Меня всё-таки очень беспокоит управляемость лодки по тангажу в момент касания на посадке. Насколько она слушается руля высоты на малой скорости у воды?

– Слушается нормально, главное, попасть на редан. Когда вы коснётесь воды реданом, площадь контакта будет маленькой, и удара сильного не будет. Вы даже можете перескочить несколько гребней волн, но торможение о воду будет значительным, скорость упадёт, и лодка погрузится. Вас потянет вперёд довольно сильно, надо упереться обеими ногами. Да что мы говорим, давайте я вас для начала покатаю.

Литвинов распорядился, самолёт спустили на воду, и они взлетели. Разбег по небольшим волнам показался Прокофьеву тяжёлым и сопровождался циклическими ударами воды о фанерные борта лодки. Но вот они вышли на редан, удары стали слабее, и вода их отпустила. Стосильный мотор мерно тарахтел сзади и тащил морской летательный аппарат весом чуть меньше тонны и размахом крыльев почти четырнадцать метров.

Потом Прокофьев узнает, что два француза – знаменитый лётчик и предприниматель – основали фирму ФБА (Франко-Бритиш Авиэйшн), купили патенты на летающие лодки и начали их выпуск в 1913 году во Франции. Таких летающих лодок Россия приобрела тридцать штук, а с прошлого года и на заводе Лебедева построили по лицензии ещё столько же. Молодой инженер Григорович на заводе Щетинина начал строить свои варианты этой французской летающей лодки.

Но вот Литвинов заходит на посадку. Александр напрягся – сейчас произойдёт самое главное. Вода близко, но он не может точно определить высоту волн. Обороты мотора сброшены, высота уменьшается, и в какой-то известный только ему момент Литвинов тянет ручку управления на себя. Теперь лодка летит строго горизонтально, почти касаясь вершин волн. Это выдерживание над водой обязательно, – объясняет он Александру и немного подаёт ручку вперёд. Лодка, чиркнув несколько раз по гребням волн, устало зарывается в пену воды и после короткой борьбы тихо плывёт, слегка покачиваясь. «Вот так!» – улыбается Литвинов. Александр поднимает обе руки кверху в знак признания мастерства командира.



Общий вид летающей лодки ФБА, 1915 год

Теперь новенькому лётчику предстояло знакомство с инженером-механиком авиабазы мичманом Зверевым. Его направили служить на Балтику в числе выпускников Севастопольской авиашколы вместе с Литвиновым, и он теперь отвечал за техническое обеспечение всех гидросамолётов в Кильконде. У Александра было много вопросов к инженеру. Они касались режимов работы мотора и проводки управления рулями, элеронами и карбюратором. Его очень интересовали и перспективы вооружения летающих лодок авиабомбами и пулемётом. Зверев охотно и подробно объяснил особенности конструкции лодок ФБА и рассказал, что их вооружение сейчас только отрабатывается.

В следующем полёте левое кресло занял Александр, а Литвинов выступал в роли консультанта. Ученик проявил редкую способность всё схватывать на лету и точно исполнять наставления. Посадка на воду прошла не идеально, но с допустимыми для первого раза погрешностями. После трёх полётов Литвинов заявил, что мичман Прокофьев готов к самостоятельному вылету.

К этому событию Александр готовился с особой тщательностью. С утра они с механиком Блиновым обошли по кругу их летающую лодку ФБА, проверяя каждый узел, дёргая за поверхности управления и осматривая силовые детали на отсутствие трещин. Потом гоняли и регулировали двигатель. В полдень Литвинов дал добро на вылет и обговорил маршрут. Александр был одет во всё кожаное так же, как и его командир. Сейчас всё было, как в прошлые вылеты, только вместо Литвинова на правом кресле сидел Блинов, и от него уже не приходилось ждать дельного совета. Теперь Александр сам должен принимать все решения в воздухе.

Разбег он начал энергично, «по-литвиновски», при полностью открытом дросселе мотора. Он вообще старался во всём подражать лётным манерам командира. Подъёмная сила больших крыльев быстро вытащила лодку из воды и поставила на редан. Теперь сопротивление воды резко снизилось, и скорость начала увеличиваться. Лодка неслась по воде, оставляя за собой небольшой бурунчик. Наконец, подъёмная сила крыльев превысила её вес, и она оторвалась от воды. Этот момент Александр почувствовал чётко – прекратилась вибрация. Но он не спешил брать ручку на себя, хотел ещё увеличить скорость. Вот теперь можно,

и большая «водяная птица» послушно начала набирать высоту, плавно крениться на левый борт, описывая в воздухе большой круг над родной базой гидросамолётов. Литвинов и Зверев стояли рядом и наблюдали, как летает мичман Прокофьев.

– Из парня будет толк, – уверенно проговорил командир.

– Уж больно дотошный, лезет во все детали и разбирается во всём хорошо, смекалистый. Сразу видно образование. И летает отлично, почти как вы.

– Скоро ему уже в боевой вылет, – подытожил Литвинов.

Мотор сзади звонко пел, плотный воздух бил в лицо, и было всё то, ради чего он так старался. Это и было счастье. Когда тебе всего двадцать один год, и тебе повинуются летающая машина с размахом крыльев в пятнадцать метров, то трудно сдержать эмоции. Он поворачивается к своему механику, который намного старше его, и кричит:

– Ну что, братец Блинов, летим!

– Так точно-с, Ваше превосходительство, летим, – с дрожью в голосе прокричал Блинов. Он всё ещё с опаской воспринимал нового молоденького пилота и украдкой крестился.

– Не бойся, Блинов, наша лодочка совсем послушная. Вот сейчас я буду её сажать. Это самое трудное, но ты увидишь, я это умею.

– Так точно-с, Ваше превосходительство, – только и мог прокричать Блинов. Он отвернулся и начал усердно креститься, увидев внизу быстроходный спасательный катер их базы, который обычно использовался для помощи в воде экипажам разбившихся гидросамолётов и буксировки повреждённых машин до пристани.

Александр, несмотря на внутреннюю напряженность, сажает лодку очень чисто. Это отмечают и стоящие на берегу Литвинов и Зверев.

– У этого парня дела пойдут хорошо, он будет отличным лётчиком, – вырвалось у Литвинова.

– Если сразу не убьют, то у него будет прекрасное будущее, – соглашается Зверев, умудрённый долгой жизнью в авиации.

Теперь у мичмана Прокофьева было по несколько тренировочных полётов в день. А его сослуживцы патрулировали Рижский залив, ближайшую южную часть Балтийского моря и вход в Финский залив. Они встречали немецкие боевые корабли и пытались их бомбить. На некоторых лодках по две небольшие бомбы крепились в вертикальном положении оперением вниз снаружи бортов кабины. На машине командира перед наблюдателем установили пулемёт.

В это утро всё шло, как обычно. Но неожиданно для всех на базе объявили боевую тревогу. Поступил приказ самым опытным лётчикам взлететь на перехват немецкого дирижабля «Цеппелин». Одна за другой в воздух поднимаются машины Литвинова, Лишина и Краевского. Огромная сигара двигалась им навстречу вдоль побережья Балтийского моря в районе порта Виндавы, теперь это латышский Вентспилс. Это был разведчик, который фотографировал боевые позиции и береговые укрепления русской армии. Чтобы сорвать его миссию, летающие лодки бесстрашно пошли на сближение, стреляя из пулемётов. Немцы ответили огнём из двух пушек, но сошли с маршрута и повернули на север в открытое море. И в это время в бой вступил четвёртый русский гидросамолёт пилота Нагурского, который задержался с вылетом. Он атаковал дирижабль с северо-востока. Тут уже немцы решили от греха подальше убраться восвояси. Они развернулись и на полных оборотах двигателей начали удирать на юг. При этом скорость «Цеппелина» оказалась больше, чем у русских самолётов. Да и запас горючего у самолётов был небольшой. Пришлось всем вернуться на базу. Экипажи гидросамолётов чувствовали себя победителями, их поздравляли. Вскоре на построении отряда зачитали приказ о награждениях. Лишин стал первым в Морской авиации кавалером Георгия. Святого Владимира с мечами удостоились Литвинов и Краевский.

Нагурский и инженер-механик Зверев были награждены орденами Святой Анны четвёртой степени.

Вскоре и Александр с Блиновым начали вылетать на боевое патрулирование. Их лодка не была оборудована держателями авиабомб, и Блинов просто укладывал у своих ног несколько 4-килограммовых «малюток». Несколько вылетов оказались безрезультатными – никого обнаружить не удалось.

В это летнее утро туман застилал Рижский залив. Только к полудню, когда лодка Прокофьева вылетела на очередное патрулирование, солнце растопило плотную серую пелену, она стала прозрачнее, и в ней появились большие дыры, через которые ясно проступала голубая рябь воды. Монотонный рокот мотора и нескончаемый свист расчалок крыльев мешали Александру напряжённо следить за поверхностью залива и расслабляли его волю охотника за вражескими кораблями. Вдруг еле заметная огромная тень промелькнула под ними. Туман ещё прикрывал её. Но ясная мысль, как молния, обожгла сознание Александра – корабль. Он сразу заложил вираж и со снижением выскочил из белой пелены уже поднявшегося тумана. Перед ним справа, как на огромной картине, во всей своей красе элегантных обводов корпуса, надстроек и орудийных башен предстал серый эсминец последней модели. Флаг на корме не оставлял сомнения, что он был немецкий. По суете и беготне матросов было ясно – его обнаружили, и на эсминце объявлена боевая тревога. «Приготовить бомбы!» – крикнул Александр и развернул самолёт на встречный боевой курс над эсминцем. Блинов уже держал в обеих руках по бомбе. Когда они пролетали над серединой корабля, он бросил их. Александр видел, что они взорвались на корме. «Ура! Мы попали! Молодец, Блинов!» – кричал Александр сияющему от счастья наблюдателю.

Корабль оцетинился вспышками выстрелов, но попаданий в самолёт не чувствовалось. Александр решает сделать ещё один заход, теперь уже с кормы эсминца. Разворачивается и ложится на боевой курс. Блинов приготавливает бомбу и держит её на коленях.

В этот момент сильный удар сотрясает летающую лодку – прямое попадание! Она начинает крениться. Александр старается удержать её и улетаёт от повреждённого эсминца. Сколько времени он летел и с неимоверными усилиями держал в горизонтальном полёте повреждённую лодку, он вспомнить не мог. Сил держать штурвал в отклонённом положении уже не было, надо садиться на вынужденную прямо сейчас. А впереди уже показались знакомые очертания береговой полосы посёлка Кильконд и его базы гидросамолётов. Надо дотянуть! Но лодка плохо слушается рулей. Первый удар о воду очень сильный. Она зарылась в буруне, быстро потеряла скорость и теперь, как ни в чём не бывало, покачивалась на волне. Александр заметил, что Блинов пытается снять взрыватель оставшейся бомбы с боевого взвода, но затем оглушительный взрыв. Дальше темнота.

На патрульном катере береговой охраны заметили вспышку взрыва на приводнившейся лодке и поспешили туда. В обломках самолёта они обнаружили полуживого раненого лётчика и разорванное тело наблюдателя. У мичмана Прокофьева была раздроблена ступня правой ноги, и он потерял много крови. Ногу перетянули жгутом. Раненого и контуженого лётчика доставили в новую медсанчасть авиабазы в Кильконде. Здесь всё сияло и блестело стерильной чистотой. Единственный доктор и две медсестры с волнением ощущали важность момента. Боевой лётчик мичман Прокофьев был их первым пациентом с очень тяжёлым ранением.

Совсем ослабевшего лётчика доктор осматривает очень внимательно и приходит к выводу, что до госпиталя в Ревеле его не довезти. Во избежание гангрены он решает ампутировать изуродованную нижнюю часть правой ноги незамедлительно. Крайне ослабленное состояние пациента исключает общий наркоз. Раненую ногу обкалывают морфием. Лётчику приказывают пить маленькими глотками разведенный спирт.

Что стоило Александру вытерпеть всё это! Наверное, он временами терял сознание. Но молодой и тренированный организм выдержал. После операции, когда доктор решил, что Прокофьев транспортабелен, его на боевом корабле перевезли в госпиталь морской базы в Ревеле. Сюда к Александру прилетел отец, и они вместе отбились от настоятельного требования местных докторов о повторной ампутации ноги уже выше колена. Бог был с Александром, и он пошел на поправку. Его перевозят в госпиталь Кронштадта, а оттуда в гарнизонный госпиталь Петрограда.

Столица Российской империи получила это название через месяц после начала войны с Германией. В обстановке всеобщей ненависти ко всему немецкому, с подачи любимого министра земледелия Кривошеина, государь повелел переименовать Петербург в Петроград. К этому времени Германская и Берлинская улицы Парижа уже получили названия Жореса и Льежа.

Инвалид без ноги

Саша Прокофьев пользовался в госпитале всеобщим вниманием. Сёстры милосердия старались почаще проходить мимо его кровати, улыбались ему и справлялись о его самочувствии. Культия ноги быстро заживала, контузия проходила, но настроение бывшего лётчика врачи оценивали, как сильно депрессивное. Ещё бы, в одночасье потерять всё, о чём мечтал, чего уже достиг. И в первом же бою с неприятелем стать инвалидом. Даже самый сильный духом, волевой и закалённый в боях офицер не выдержит такого. А этому юноше всего двадцать один год.



В госпитале у постели Александра, 1915 год

Масло в огонь подлило и известие об аварии самолёта, который пилотировал его младший брат Георгий в Гатчине. Теперь он с переломом обеих ног лежит в другом отделении этого же госпиталя. Отец не отходит от раненых сыновей. Что поделать – война. А оба сына ещё и лётчики. Он делает всё возможное, чтобы поднять их дух. И это ему удаётся. Он даже приносит в палату Александру свою гитару, приглашает дочь и своих племянниц навещать сыновей.

Сводная сестра Ника дарит Александру мягкую детскую игрушку – плюшевую обезьянку. Он назовёт этот трогательный сувенир Яшкой. Яшка станет его талисманом в буду-

щих воздушных боях. А сейчас Александр подолгу смотрит на эту обезьянку и оживает, в его глазах появляются озорные огоньки. Он верит в своё счастливое будущее.

Всё же Саша Прокофьев никак не мог свыкнуться с мыслью, что он инвалид без ноги. Тихими поздними вечерами, лёжа с открытыми глазами, он пытается представить себе будущую жизнь. Где и в какой роли он может проявить себя? Так и не найдя ответа, он засыпает.

Вот он снова набирает высоту на новой летающей лодке конструктора Григоровича, только что построенной на заводе Щетинина. Она почти такая же, как и французская, но со многими улучшениями. Справа от него незнакомый бомбардир, и бомбы теперь уже подвешены на держателях по бортам в вертикальном положении стабилизаторами вниз. Надо только нажать на рычажок, и они полетят вниз на вражеский корабль. Но как его найти? Саша напряжённо вглядывается в горизонт. Небо чистое, кругом одна вода и никого нет.

Потом сразу он на поле гольф-клуба под Петербургом. Играет со своим отцом. Перед ударом долго переминается с ноги на ногу, настраиваясь на точность при максимальной силе. Он бьёт и провожает взглядом полёт белого шарика. «Отличный удар», – слышит он восклицание своего помощника, который таскает за ним сумку с набором клюшек.

Новое место действия – площадка для игры в бадминтон. Он с маленькой ракеткой прыгает вправо и влево, отбивая сильные удары соперника. Это почему-то Литвинов. От него волан сначала летит пулей через сетку, а потом вдруг зависает и норовит упасть намного ближе. Но Саша успевает отправить его обратно. Играть ему приятно и легко. Эту партию он выигрывает.

Потом вдруг зима, городской каток. Много публики на коньках. Молодые люди в брюках, заправленных в гетры, и с шерстяными шарфами поверх пиджаков. Барышни в коротких шубках с манжетками. Все двигаются под музыку по часовой стрелке по кругу, выписывая на ходу разнообразные пируэты, кто на какие способен. Саша кидаётся в этот водоворот человеческих тел, скользящих по льду. У него прекрасные английские коньки с ботинками, и он твёрдо стоит на льду, пролетая в такт вальса то на одной ноге, то на другой плавные дуги замысловатого, одному ему известного танца.

Снова вальс, но теперь в роскошном зале одного из петербургских дворцов. Его партнёрша, очаровательная рослая блондинка с завитушками мягких, прекрасно пахнущих волос, всё время улыбается. Он танцует с восторгом, иногда переходит на прямой шаг, а девушка продолжает кружиться под его высоко поднятой рукой. Опять круговорот вальса, но на этот раз Саша вращается с партнёршей в обратном направлении, вызывая завистливые взгляды окружающих.

Теперь он почему-то на пляже курорта, на берегу Финского залива. Перед загорающими дамами молодые люди соревнуются в скорости проплыва мерной дистанции произвольным стилем. Саше достался сильный соперник – незнакомый юноша высокого роста с длинными руками. Саша плывёт кролем, работая ногами с такой частотой, что они оставляют за собой настоящий бурун. На последних метрах ему удаётся обойти этого сильного пловца...

И тут он открывает глаза и видит свет раннего утреннего солнца. Он с ужасом понимает, что это был только сон, что он в госпитале и без ноги. Невероятная злоба взрывается огненным жаром всего тела. Хочется рыдать и выть. Но буквально через минуту это горькое чувство сменяется непоколебимым убеждением, что и с протезом ноги он сможет научиться делать всё, что ему сейчас снилось. Он будет снова летать, играть в гольф и бадминтон, кататься на коньках, танцевать и плавать.

Из госпиталя Александра выписали домой на долечивание на костылях. Лучший протезист столицы получил заказ, и вскоре начались примерки. Саша терпеливо осваивал новое приспособление и принимал живое участие в доводке протеза ноги. «Ты ещё будешь танцевать!» – восклицал мастер после каждой успешной примерки.

Первые шаги по комнате без костылей. К деревянному протезу надо привыкнуть. Упрямый Саша, стиснув зубы, учится ходить. С каждым днём всё легче, всё дальше прогулки. К новому 1916 году одноногий инвалид уже чуть заметно прихрамывал, и немногие могли догадаться, что он ходит на протезе.

Пора устраиваться на работу, которая обязательно должна быть связана с авиацией. Первый авиационный завод Щетинина в Петрограде, где Григорович конструирует летающие лодки, – самое подходящее место. Авиатора с высшим морским образованием и дипломированного боевого лётчика там встретили с распростёртыми объятиями.

Успешный петербургский юрист Щетинин уже с 1909 года обивал пороги военного ведомства, убеждая генералов в необходимости иметь в России авиационный завод по производству самолётов для нужд армии и флота. Через год он получил ссуду, и небольшая мастерская на Корпусной улице начала выполнять заказы аэроклубов и частных покупателей на постройку самолётов «Фарман». А в 1912 году поступил заказ военных. Управлять заводиком Щетинин приглашает молодого инженера и редактора журнала «Вестник воздухоплавания» Дмитрия Павловича Григоровича. Авиационный завод Щетинина получает громкое название «Первое Российское Товарищество Воздухоплавания». Приобретается участок на Корпусном аэродроме, и там сооружаются ангары для сборки самолётов. За несколько месяцев до начала войны в армию было поставлено около ста самолётов типа «Ньюпор-IV» и «Фарман».

Однажды на завод привезли для ремонта аварийную французскую летающую лодку с Балтики. Григоровичу пришлось основательно разобраться в её конструкции и даже создать её чертежи, чтобы надёжно восстановить разрушенные детали. У него рождаются идеи по модернизации лодки. После успешных лётных испытаний первых образцов завод Щетинина получает заказы от моряков и специализируется на мелкосерийном производстве летающих лодок Григоровича типа «М» (морской). На Крестовском острове строятся ангары и спуски на воду для доводки и испытаний этих машин.

Инвалид войны, бывший лётчик морской авиации, оказывается в центре создания новых самолётов для флота и получает должность главного контролёра их качества. Теперь он получает возможность увидеть изнутри весь процесс рождения летающих лодок от разработки чертежей до лётных испытаний. Его опыт полётов на такой машине и техническая эрудиция помогают выявлять недостатки и предлагать эффективные решения.

Летать, во что бы то ни стало!

Сначала он захотел восстановиться в штате действующей армии как офицер-авиатор. Посоветовавшись с братом и отцом, решается отправить рапорт самому командующему ВВС Балтийского флота Александру Тучкову. И, о чудо! Он получает назначение на должность старшего инспектора морской авиации Петроградского военного округа.

Теперь в сфере забот юного Александра Прокофьева вся авиация Балтийского флота и все сухопутные эскадрильи округа. Приходится решать много технических проблем, и тут ему очень пригодились те знания, которые он получил, работая на авиационном заводе Щетинина. Должность у Александра хлопотная. В круговерти поездок по частям и базам он часто забывает, что ходит на протезе. Командующий ВВС им доволен, такого шустрого инспектора у него ещё не было.

На аэродромах и станциях гидросамолётов, когда на его глазах кто-то взлетал, у Александра всё чаще щемило сердце. Почему он не может летать? Ведь протез у него очень хороший, плотно и надёжно сидит на культе ноги. А для управления самолётом ноги должны только нажимать поочерёдно то на правую, то на левую педали. И его правая нога с протезом с этим легко справится. Всё-таки он не может жить без неба. И сейчас, во время войны, он

как боевой лётчик более полезен Родине. Но все его рапорты о переводе на лётную службу возвращались с категорическим отказом.

Мысли о самовольном полёте уже стали навязчивой идеей, но поделиться ими с кем-нибудь он не мог. Он всё чаще задерживался у самолётов, которые готовили к вылету, беседовал с механиками и пилотами. Он уже знал всё о новейших моделях и их особенностях пилотирования. Ему казалось, если сесть в кабину, запустить двигатель и отпустить тормоза, то можно взлететь со 100-процентным успехом. И вот удобный случай представился.

Летающую лодку М-5 после ремонта на заводе облётывал фронтовой лётчик с авиабазы Кильконд и должен был принять её перед отправкой на свою базу. Он очень хорошо знал мичмана Прокофьева и преклонялся перед его лётным мастерством и силой воли. Когда после очередного полёта лодку снова заправили бензином, Александр обращается к нему с необычной просьбой, разрешить ему выполнить очередной полёт. Отказа не последовало. И вот он уже в воздухе! Какое это счастье, когда послушный самолёт несёт тебя над водной гладью и ты, хоть и с протезом ноги, привычно и легко управляешь им. Полёт этот был тайный, но он дал Александру уверенность в своих силах. Осталось убедить в этом флотское начальство.

На 16 мая 1916 года в Севастопольской бухте Военным министром был назначен смотр боевой готовности разведывательных авиационных отрядов двух флотов, Черноморского и Балтийского. Подготовку и контроль этого мероприятия от Балтики поручили старшему инспектору, мичману Прокофьеву. В эшелоне с механиками и разобранными летающими лодками на открытых платформах Александр едет к Черному морю. Неделью перед смотром Александр проводит на базе гидроавиации в Севастополе. Кроме всех вопросов протокола он участвует в подготовке самолётов к вылету, присутствует на репетициях лётной программы и уточняет её элементы. Пилоты и механики полюбили простого и улыбающегося инспектора из главного штаба Балтийского флота. Его дельные советы, готовность моментально решить возникшую даже самую маленькую проблему каждого снискали ему искреннее уважение экипажей. Он был свой, из лётчиков. А то, что он после боевого ранения, оставшись без ноги, продолжает служить в армии, только повышало его авторитет. Этого симпатичного молодого инспектора с добродушным лицом и чуть прищуренными улыбающимися глазами можно было увидеть и в кабине самолёта, когда он проверял чёткость запуска двигателя, и в кабинете начальника базы, где он добивался срочного подвоза топлива для самолётов. Отказать в просьбе Прокофьеву ни у кого не было сил.

Кортеж легковых автомобилей адмиралов и генералов двух флотов медленно въезжал в главные ворота Севастопольской авиабазы. После смотра личного состава отрядов начались полёты. Новенькие боевые летающие лодки производства петроградского авиационного завода Щетинина, которыми были вооружены отряды, взлетали и садились. Адмиралы и генералы внимательно следили за полётом каждого аэроплана, собравшись кучкой на берегу. Командиры отрядов давали пояснения, называя фамилию и чин каждого пилота.

Вот в небо взмыла летающая лодка с бортовым номером 17 и уверенно заложила правый вираж. Сделав круг над авиабазой, аэроплан с левым виражом начал кругами набирать высоту. В это время к группе начальства подбегает офицер и, спросив разрешения у командующего Черноморским флотом обратиться к командиру балтийского отряда капитану Щербакову, докладывает:

– На лодке М-5 номер 17 вылетел инспектор Прокофьев.

– Как! Кто разрешил? Что, самовольно? – вырвалось у командира. Но тут же, испугавшись, что сказал лишнее, он спокойно доложил командующему, что произошла замена, и вместо поручика Лаврова полёт выполняет мичман Прокофьев.

Александр в полуоткрытой кабине М-5 чувствовал себя настоящим мужчиной. Самолёт отвечал на малейшее отклонение ручки управления. Мотор весело и призывно пел свою

уверенную партию. Только одна мысль сверлила голову: «Теперь я докажу всем, что и с протезом ноги можно летать и сражаться с врагом». Высота достаточна, Александр опускает нос самолёта вниз и направляет его прямо на группу начальства в золотых погонах. Он имитирует бомбометание на точечную цель. Над головами опешивших адмиралов ревущая машина взмывает вверх и, набрав высоту, вращаясь, устремляется к воде. Выход в горизонтальный полёт на минимальной высоте. Затем снова на высоту, и оттуда вход в «мертвую петлю». Плавно снижаясь, лодка с правым виражом заходит для посадки строго параллельно берегу. Красивое касание, и сияющий одноногий пилот подруливает к спуску.

Скрыть от начальства самовольный полёт старшего инспектора Прокофьева не удалось. Командующий напрямую спросил командира отряда:

– А не тот ли это Прокофьев, сын известного певца Северского?

– Так точно! – последовал ответ.

– Так ведь он без ноги! Он подорвался на собственной бомбе, ему ампутировали ногу, и летать не разрешили. Почему же он летал?

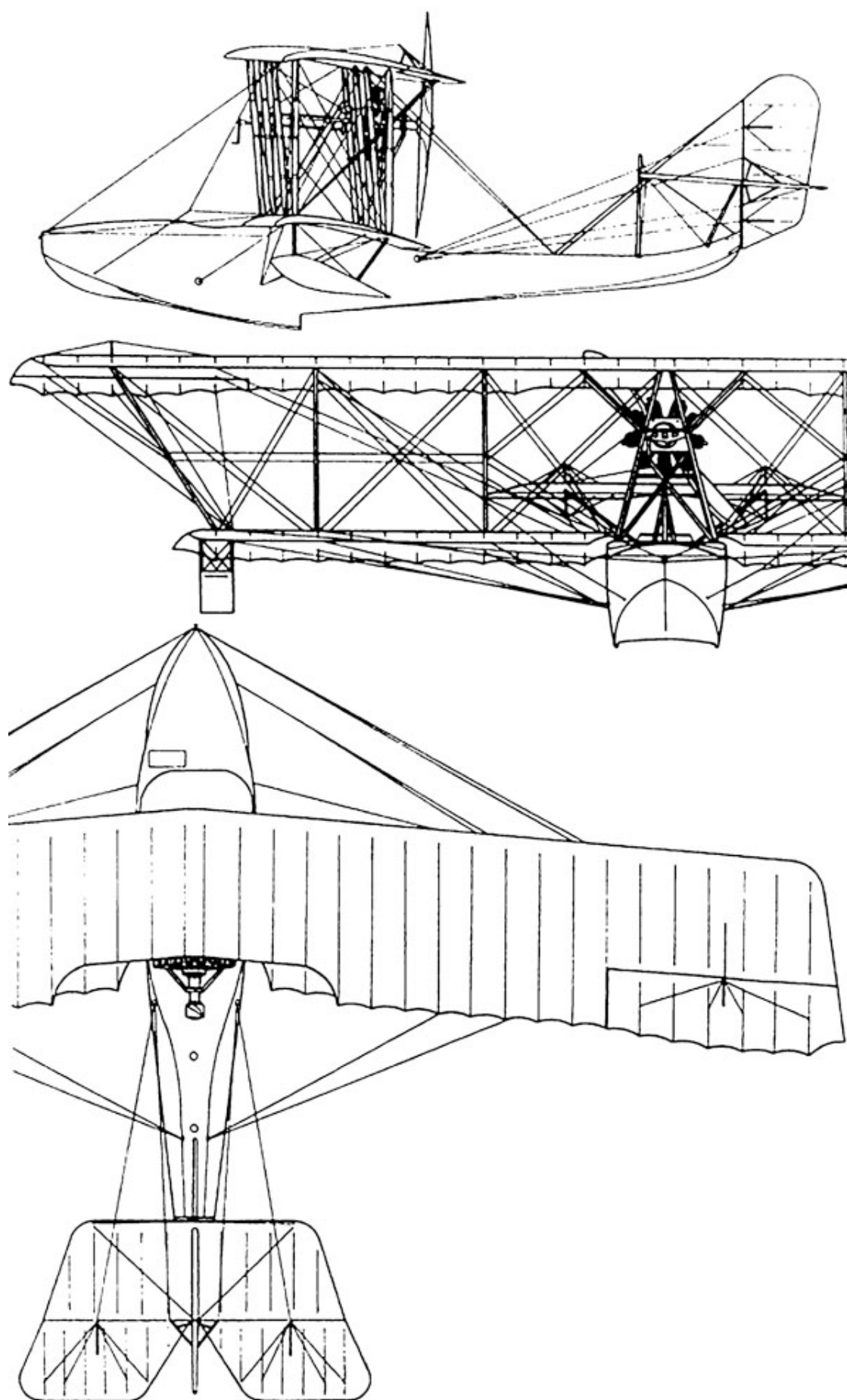
– Он взлетел без разрешения. Механик не мог ему перечить, уж слишком велик его авторитет, – опустил голову, вымолвил командир.

– Наказать! Арестовать! – отчеканил адмирал.

Но среди присутствующих нашлись и те, кто был изумлён и отдавал должное лётному мастерству одноногого пилота. Командующий авиацией Балтийского флота контр-адмирал Непенин подробно описал случившееся в рапорте, который он отправил в Ставку в Могилёв. В нём он просил разрешить, в порядке исключения, одноному морскому лётчику мичману Прокофьеву выполнять боевые полёты. Пока рапорт крутился в Ставке, Непенин стал полным адмиралом и принял командование Балтийским флотом. О мастерском полёте одноногого пилота говорили во всех гостиных Петрограда.

Наконец, прочитав рапорт, Николай II увидел в проступке морского лётчика Александра Прокофьева проявление самых высоких нравственных чувств подданного, его стремление воевать за Отечество в небе Балтики, даже без ноги. Резолюция царя на рапорте – всего несколько сокращённых слов: «Пусть летает» – открыла Александру путь в небо.

Это была победа молодости и упорства, смелости и чувства долга, победа мечты всей жизни – летать. Он снова в боевом строю морских лётчиков! Несмотря на тяжкое боевое ранение, лишившее его ноги, он добился полного восстановления всех жизненных функций, необходимых боевому лётчику. Все газеты писали об этом феноменальном герое.



Общий вид летающей лодки Григоровича М-5

Новое назначение мичману Прокофьеву – база гидросамолётов в Ревеле, где год тому назад он лежал в госпитале. Теперь на авиазаводе Щетинина ему предстояло принять новую, модифицированную Григоровичем, летающую лодку М-5 и перелететь на ней из Петрограда за 360 км в Ревель.

Григорович существенно укрепил лодку, сделал её более жесткой. Появились дополнительные расчалки. Крыло приобрело небольшую стреловидность. Горизонтальное оперение расположилось выше, подальше от воды. Изменилась форма киля, и для отклонения его руля теперь пришлось руль высоты разделить на две части.

Для перегона новых М-5 подобралась компания из нескольких пилотов на таких же машинах, и 1 июля 1916 года группа летающих лодок перелетела с базы гидросамолётов завода к месту боевой службы. Перед сиденьем наблюдателя, справа от Александра, на его лодке был установлен ручной пулемёт. Теперь с таким оружием она может сбивать немецкие аэропланы.

Александр пролетает вдоль южного побережья Финского залива, рядом в таких же летающих лодках его товарищи, здоровые и жизнерадостные. Впереди их ждёт авиабаза Ревеля и полная опасностей боевая служба. И никто из них не думает о том, что впереди летит первый в мире одноногий боевой лётчик, которому уготована судьба стать лучшим асом Балтийского неба.

Воздушные победы

Пока устроились на этой базе, которую называли Второй станцией авиации Балтийского флота, пролетели два дня. База располагалась у посёлка Зерель в самой южной точке острова Эзель. Отсюда ворота в Рижский залив. Ирбенский пролив был как на ладони. Вспомогательную базу гидросамолётов, ещё до прилёта Александра Прокофьева, оборудовали на маленьком острове Руно в центре Рижского залива.

Рано утром Александр взлетел со своим наблюдателем, унтер-офицером Сазоновым, на патрулирование Рижского залива. Их лодка могла летать два часа на скорости более 100 км/ч. Протез немного сдавливал культю, и нога поднывала. Но Александр уже не обращал внимания на такие пустяки и уверенно давил протезом на педаль руля направления. Они летели около часа. Мотор мерно рокотал сзади, и утренняя дымка, как всегда, не позволяла смотреть на горизонт. Немец появился внезапно. Его биплан на поплавках шел прямо навстречу. Он тоже поздно заметил лодку Прокофьева, и было невозможно избежать встречи. Остроносый самолёт с жирным чёрным крестом на киле сразу рванул к воде. Он, видимо, не был вооружён и выполнял разведку.

Прокофьев закладывает самый крутой вираж. Штурвал и педали отклонены до предела. Он оказывается в положении догоняющего, имея запас высоты. На полных оборотах мотора и со снижением лодка М-5 быстро набирает максимальную скорость. Она явно догоняет немца. Александр кричит Сазонову: «Ну, братец, не подкачай!»! Но тот уже приник к пулемёту и ждёт, когда дистанция до немца сократится. Вражеский пилот понял, что его атакуют. Он взмывает от воды и начинает бросать свой маневренный биплан вниз и снова вверх, вправо и влево, не давая Сазонову прицелиться. Но из-за этих маневров биплан с поплавками теряет скорость, и Прокофьев оказывается на его хвосте.

Очередь пулемёта летающей лодки неожиданно громко прозвучала на фоне рокочущих моторов двух самолётов и застывшей глади воды Рижского залива. От немецкого самолёта, пытавшегося в этот момент набрать высоту, полетели куски фанерной обшивки и ещё какие-

то детали. Он замер с поднятым носом и нехотя, как бы раздумывая, заваливается на правое крыло и в штопоре врезается в воду.

– Ура! Молодец, Сазонов! – кричит Александр, бросив штурвал и подняв обе руки.

– Рад стараться, командир, – улыбаясь, отвечает удачливый стрелок.

Весть о том, что 4 июля 1916 года одноногий Прокофьев на лодке М-5 завалил немца, моментально распространилась по базе и достигла Петрограда. Посыпались поздравления. Отец и брат Александра прислали очень тёплые телеграммы. Они-то слишком хорошо знали, каким тяжелым был путь к этой победе для их родного одноногого пилота.



Георгиевский кортик Александра Прокофьева

Через месяц – новый воздушный бой с немецкими самолётами, в котором отличился мичман Прокофьев. Три лодки вылетели бомбить авиабазу немецких гидросамолётов на озере Ангерн, на западном берегу Рижского залива в 15 км от берега. На двух других летели Стеклов и Дитерихс со своими наблюдателями. Бомбёжка оказалась удачной – они видели взметнувшееся на базе пламя, где стояли на поплавках немецкие бипланы, и клубы чёрного дыма. Но лодка Стеклова получает повреждение от зенитного огня, улетает на север и приводняется в заливе. Там их примет на борт российский сторожевой катер.

Однако немцы не могли оставить безнаказанным этот внезапный и дерзкий налёт трёх русских летающих лодок. Прокофьева и Дитерихса перехватили на обратном пути. У немцев было бесспорное преимущество – семь аэропланов против двух. Дитерихс и Прокофьев принимают неравный бой. Они всё время рядом и прикрывают друг друга пулемётным огнём. В воздухе крутятся девять самолётов, режут моторы и строчат пулемёты.

Из рапорта мичмана Прокофьева: «Не допуская противника под хвост, мы и они снились до самой воды... Во время этого боя наши и неприятельские аппараты настолько сходились друг с другом, что не только видели людей и дымки, выходящие из пулемётов, но буквально приходилось изворачиваться, дабы избежать столкновения».

Стрелкам-наблюдателям русских летающих лодок удаётся повредить две немецкие машины, и они покидают поле боя. Остальные продолжают яростно драться.

В какой-то момент Александр вдруг чувствует, что пулемёт на лодке командира замолчал. «Ах, дьявол, наверное, заклинило», – промелькнуло в голове. Немцы тоже заметили и ринулись на беззащитную лодку Дитерихса. Один, который ближе всех, начинает атаку. Не раздумывая, Александр бросает свою лодку наперерез. До биплана немца оставалось совсем немного, и он уже решил таранить врага. Но в это мгновение его наблюдатель Сазонов почти в упор расстреливает немца из пулемёта. Тот переворачивается в воздухе и падает в воду.



Одноногий пилот Александр Прокофьев

Дитерихс и его наблюдатель спасены. На немцев гибель их самолёта производит шокирующее впечатление. Они улетают.

Когда лодки Дитерихса и Прокофьева подруливали к причалу, находившиеся на берегу радостно приветствовали их благополучное возвращение и кидали вверх фуражки. Но о воздушном бое они ещё не знали. Но вот лодки вытащили на настил, и тогда только Дитерихс подбежал к лодке Прокофьева и обнял боевого товарища, который спас ему жизнь. Механики, осмотрев лодки, насчитали в машине Дитерихса двадцать пулевых пробоин, в лодке Прокофьева их было четырнадцать.

О новом подвиге одноногого лётчика скоро узнал весь флот. Миллионы россиян радовались победе морских лётчиков, читая газеты. Прокофьева и Дитерихса торжественно награждают Золотым Георгиевским оружием за храбрость.

Свой позолоченный кортик, причислявшийся к ордену Святого Георгия, Александр сумеет вывезти из России, и он теперь находится в авиационном музее в Вашингтоне. На крестовине эфеса выгравировано: «За храбрость». А на плоском торце яблока рукояти закреплён Георгиевский крест в белой эмали с круглой красной сердцевинкой, на которой изображён Георгий Победоносец.

Одновременно с высокой наградой Александр получает очередное воинское звание. Теперь он старший лейтенант.

Боевые вылеты сменяются один за другим. Уже глубокой осенью в неравном бою с превосходящим числом немецких самолётов Александр, не раздумывая, бросает свою лодку на выручку командира отряда, когда он увидел, что лодка командира повреждена. Опять он предельно сближается с атакующим командира самолётом, и его стрелок-наблюдатель метким пулемётным огнём сбивает «немца».

И снова поздравления боевых товарищей, новый орден за мужество и профессиональное мастерство лётчика. Теперь уже все даже не замечают, что Александр Прокофьев ходит на протезе правой ноги.

Когда немецкие подводные лодки начали серьёзно угрожать кораблям Балтийского флота в Финском заливе, старшего лейтенанта Прокофьева переводят на авиабазу гидросамолётов в Ревеле, где он выполняет разведывательные полёты по поиску этих малозаметных, но очень опасных «гостей».

Изобретатель

Работа Александра на авиационном заводе Щетинина во время долечивания ампутированной ноги в прошлом году не прошла даром. Лётчик высшей квалификации тогда открыл для себя все «секреты» конструирования летательных аппаратов. И теперь он уже не боится изменить конструкцию руля направления и элеронов на своей лодке, придумав оригинальное решение, повышающее их эффективность. Когда эскизы лётчика Прокофьева посмотрел главный конструктор лодки Григорович, то он согласился и разрешил выполнить доработку на лодке автора. А со следующей серии конструкция Прокофьева будет внедрена и на выпускаемых лодках.



Летающая лодка М-11 с лыжами лётчика Прокофьева

В ноябре 1916 года, когда лёд сковал прибрежную водную гладь, летающие лодки уже не могли взлетать и встали на прикол. Александр Прокофьев по собственной инициативе начинает разработку конструкции лыжных опор для летающей лодки, с которыми она могла бы взлетать и садиться зимой.

Целыми зимними днями Александр проводил за чертёжной доской. Подвеска лыж должна была не только выдержать удар тяжелой лодки о ледяные торосы, но и обеспечить амортизацию при движении по неровному льду. От двадцатидвухлетнего лётчика потребовались незаурядная техническая интуиция и знание сопромата, чтобы создать работоспособную конструкцию лыжного шасси, которое можно быстро установить на днище летающей лодки.

На заводе Щетинина в Петрограде расчёты Александра признали правильными и его конструкцию утвердили. Завод изготовил опытный образец лыжного шасси. После нового 1917 года Александр руководит монтажом своего лыжного шасси на новой лодке М-11, и сам её испытывает. Сначала скоростные пробежки по льду и снегу, а потом взлёты и посадки. Пилот доложил Григоровичу о том, что гидроаэроплан оказался прекрасно уравновешен, легко взлетал и легко садился. Он взял высоту 1000 м за 7 минут. Последовавшие испытания на скорость дали повод отбросить все сомнения в целесообразности нововведения. Теперь летающие лодки Григоровича могли эксплуатироваться и зимой. Эта работа морского лётчика Прокофьева была удостоена премии Флота России за лучшее изобретение в 1916 году.

Гоняясь за немецкой подводной лодкой, Александр часто не мог сообщить противолодочному кораблю её точное местонахождение. Поэтому он придумал при обнаружении подводной лодки сбрасывать с самолёта в этом месте хорошо видимый буй и разработал его конструкцию.

Он уже давно мечтает о бомбардировочном прицеле, который бы мог учитывать одновременно скорость самолёта и скорость движения цели. В то время таких приборов не было, и Александр смело берется за его разработку.

Запас топлива на летающих лодках не позволял им совершать дальние полёты на разведку и бомбардировку немецких баз. Александр придумывает способ дозаправки самолётов в воздухе. Заявку на изобретение он оформит через три года, уже в США.

Изобретательство молодого лётчика не стало случайным эпизодом его жизни. Оно было проявлением его конструкторского таланта, который в полную силу проявится позже и удивит мир выдающимися самолётами.

Одноногий герой флота

Революцию, нагрянувшую в феврале, Александр воспринял как бунт самых тёмных и невежественных граждан, подстрекаемых безответственными политиками с алчными амбициями. Бунт во время войны – предательство страны. Он заканчивает лётные испытания своей лодки на лыжах и просится из Петрограда на фронт. От завода Щетинина до Адмиралтейства не так близко, и Александр пользуется мотоциклом. Улицы города ещё не полностью очистились ото льда. Но для уверенного пилота это не помеха. А для водителя грузовика, который ехал навстречу, наледь на улице оказалась непреодолимой. Грузовик занесло, и он врезается в мотоцикл Александра.

В гарнизонном госпитале, куда привезли знаменитого лётчика, доктора обнаружили множественные переломы здоровой левой ноги и полное разрушение протеза на правой ноге, не считая ссадин и кровоподтёков на теле. Но и этот удар судьбы Александр переносит стойко. Через три месяца, в конце мая 1917 года, он выписывается из госпиталя здоровый и с новым протезом.

Но в стране уже двоевластие. Солдатские и матросские комитеты захватывают власть в армии и на флоте. Нарастают бесчинства матросов и на Балтике. Убивают командующего Балтийским флотом адмирала Непенина, который сделал много хорошего в судьбе Александра. От рук нижних чинов погибают десятки лучших офицеров флота. Но прифронтовые аэродромы и авиабазы продолжают функционировать и воевать с врагом.

Новое назначение – в Москву, обучать молодых пилотов тактике воздушного боя и испытывать новый самолёт для флота. Им оказался французский сухопутный истребитель биплан «Ньюпор-17». С появлением новых немецких «Альбатросов» русские моряки уже не могли надеяться на их летающие лодки. Решили драться на сухопутных истребителях. В Москве с Ходынского поля Александр опять много летает. Он быстро освоил «Ньюпор» и помогает переучиться другим морским лётчикам.

Бунт в стране нарастает. На улицах антивоенные демонстрации солдат и матросов против Временного правительства. Бастуют рабочие оборонных заводов. Александра Прокофьева телеграммой вызывают в Петроград в Адмиралтейство. Начальник отдела морской авиации Дудоров ставит перед ним необычную задачу – убедить рабочих авиазавода Щетинина прекратить забастовку и выполнить заказ флота по боевым самолётам.

На заводе хорошо знают одноногого лётчика, и он единственный человек, к словам которого там отнесутся с доверием.



Орден Святого Георгия, вручённый Александру Прокофьеву

Пламенная речь старшего лейтенанта Прокофьева перед многочисленными работниками авиационного завода резко отличалась от привычных агиток большевиков и эсеров. Он обращался к гражданам России и взывал к их патриотизму и чувству национальной гордости перед угрозой немецкого порабощения. Его не убили подлым выстрелом из толпы, ему аплодировали. Забастовку прекратили, и заказанные самолёты будут построены.

В июле Прокофьев получает назначение в свой авиаотряд на острове Эзель в качестве командира. В его распоряжении пять истребителей «Ньюпор» и семь летающих лодок. Русская армия отступает, и отряду приказано прикрывать её отход с островов Моонзундского архипелага.

Немецкие самолёты нагло бросают бомбы на укрепления острова, стремясь уничтожить батарею из четырёх 12-дюймовых орудий, которые не пускают их корабли к Риге через Ирбенский пролив. Александр организует противовоздушную защиту. Его «Ньюпор» смело нападает на самолёты врага. Его примеру следуют другие лётчики отряда. В небе над Эзелем жаркие воздушные бои. Пулемёт одноногого командира авиаотряда стреляет только с близкой дистанции и наверняка. На счету командира Прокофьева уже несколько сбитых машин с жирными чёрными крестами.

Положение осложняется. К островам подошла германская эскадра. Но пройти через Ирбенский пролив они не могут – очень много русских мин. Появляются немецкие тральщики, они расчищают проходы в минных полях пролива. Самолёты отряда Прокофьева атакуют тральщики. Если немецкие линейные корабли подойдут ближе, то снаряды их орудий большого калибра могут достигать территорий русской авиабазы и аэродрома. Подбитые в воздушных боях немецкие гидросамолёты теперь находят убежище возле боевых кораблей, приводняясь под прикрытие их зенитных орудий.



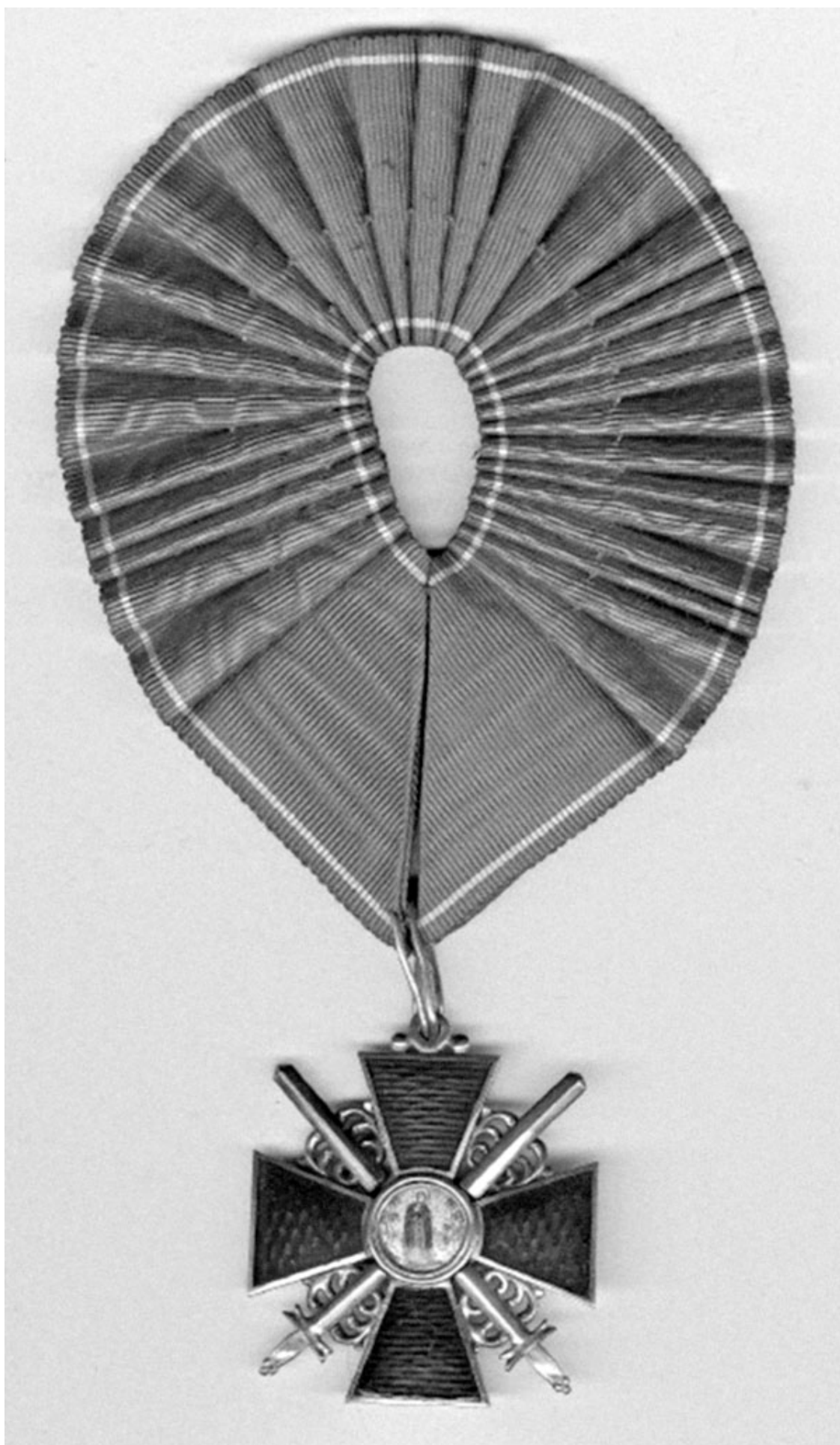
Награда Прокофьева – орден Святого Владимира

Одноногий лётчик-истребитель продолжает драться в небе Рижского залива, проявляя не только храбрость и героизм, но и расчётливое тактическое мастерство. 10 октября 1917 года он сбивает бомбардировщик и истребитель врага.

Но поредевшая и недисциплинированная русская армия продолжает отступать под напором хорошо организованной и оснащённой, поддержанной флотом немецкой армии. Старший лейтенант Прокофьев получает приказ перебазировать эскадрилью на авиабазу Кюваст на восточном побережье острова Мун. Но он вызвался остаться со своим другом лётчиком Михаилом Сафоновым и двумя «Ньюпорами». Он совершает разведывательные полёты и докладывает о диспозиции немецких кораблей в штаб адмирала Бахирева.

В ночь с 13 на 14 октября немецкие тральщики очистили от мин проход в Ирбенском проливе, и дредноуты «Фридрих Великий», «Кайзер» и «Принц Альберт» прошли в северную часть Рижского залива. После обеда 14 октября они открыли огонь по авиабазам и укреплениям русских. Снаряды немецких кораблей уже рвались на поле аэродрома, когда два «Ньюпора» с Прокофьевым и Сафоновым оторвались от земли.

Часть пути над вражеской территорией уже почти полностью захваченного немцами острова Эзель. К счастью, туман и низкая облачность, их трудно обнаружить. Вот и Сафонов потерялся в тумане. Скорее бы прилететь. Но судьба приготовила ему новое тяжкое испытание. Глохнет мотор, и он садится на фермерское поле в тылу врага. Кругом ни единой души. Александр пытается запустить мотор, но, похоже, его заклинило. Да, на протезе всё это нелегко. Но попасть в плен страшнее всего. Надо быстрее уходить, пока его «Ньюпор» с воздуха не заметили немецкие лётчики. Он не богатырь, но решает нагрузиться самым ценным, что было на самолёте. По его убеждению, это был пулемёт «Викерс».



Орден Святой Анны из наград Прокофьева

На сером фоне пасмурного дня горящий самолёт, который поджёг его лётчик, не очень выделялся. На приличном расстоянии от него можно было заметить сгорбленную под тяжестью пулемёта, ковыляющую на протезе, удаляющуюся фигуру Александра Прокофьева.

Он шел на восток к своим, но вскоре его окружила толпа местных жителей. Они были эстонцы и с недоверием разглядывали грязного и измученного лётчика. Он не знал эстонского языка, они – русского. Немая сцена продолжается довольно долго. Наконец один из эстонцев начинает убеждать своих соседей помочь русскому пилоту и не сдавать его немцам. Александр в этот момент надеялся только на Бога. И чудо свершилось. Две последующие ночи в сопровождении эстонцев он шёл от хутора к хутору, опасаясь нарваться на немецкий патруль или быть выданным немцам местными жителями во время дневного отдыха. Вот и побережье острова Эзель. На лодке его переправляют на остров Мун. Теперь надо пройти к его авиабазе на другой стороне острова.

На следующий день он пришёл. На него было страшно смотреть, но это был он, Александр Прокофьев, которого уже не числили в живых. Это был ещё один его подвиг. Орден Георгия 4-й степени был наградой за самоотверженное исполнение воинского долга. Он из чистого золота и покрыт белой эмалью. В круглом центре креста – Святой Георгий. Александр сохранит и этот орден. Его сегодня можно увидеть в музее.



Боевая награда Прокофьева – Святой Станислав

Российские корабли эвакуируют гарнизон острова Мун. Персонал авиабазы Кюваст и уцелевшие самолёты грузятся на борт крейсера «Баян». Один из эсминцев доставляет старшего лейтенанта Прокофьева в Кронштадт. Военные в Петрограде встречают его как национального героя. Адмиралтейство присваивает Александру Прокофьеву звание капитана и назначает командующим истребительной авиацией Балтийского региона. Члены Всероссийского аэроклуба избирают его почётным председателем.

От Временного правительства поступает предложение, которого Александр ожидал менее всего, – представлять Россию в США в числе сотрудников морского атташе.

Капитан Александр Николаевич Прокофьев, несмотря на свои двадцать три года, был самым результативным и титулованным лётчиком-истребителем Балтийского флота. Его налёт перевалил за полторы тысячи часов. Он участник 57 воздушных боёв, в которых одержал 13 побед. Его боевые награды, кроме упомянутого почётного Золотого оружия и ордена Святого Георгия, включали орден Святого Владимира, три ордена Святой Анны и два – Святого Станислава.

Когда немцы развили наступательные операции на Балтике по плану «Альбион», в Петрограде началась паника с массовым переездом в Москву. Командующий авиацией капитан Прокофьев организует и формирует новые лётные части на базе самолётов, оставшихся работоспособными и эвакуированных с островов. Командиром 2-го истребительного отряда он назначает своего проверенного напарника лейтенанта Сафонова. Авиация Балтики готова к отражению немецкого наступления.

Бунт народа России в октябре перерос все мыслимые пределы. Временное правительство потеряло контроль. Немецкое командование решает, что война на востоке закончилась и армию надо перебросить на запад для решающих сражений. Немецкие гидросамолёты совершают разведывательные полёты над русской территорией, и три лётных отряда под командованием Прокофьева продолжают воевать.

Бегство из страны большевиков

Захват власти большевиками и Декрет «О мире» перевернули в голове капитана Прокофьева все представления о жизни. Как потомственного «буржуя», теперь его полагалось уничтожить. Банды пьяных матросов и солдат хозяйничают на улицах, избивают и расстреливают таких же офицеров, как он, только за то, что они присягали государю императору. Беспокоясь за его жизнь, мать Вера переезжает жить к сыну и опекает его, как может.

Комиссар по иностранным делам Троцкий посылает 2 декабря 1917 года в занятый немцами Брест-Литовск советскую делегацию для заключения мира «без аннексий и контрибуций». Но немцы категорически требуют миллион золотых рублей, Украину, Белоруссию, всю Прибалтику, Финляндию, Польшу и район Батуми. Разрыв переговоров 10 февраля 1918 года сопровождается декларацией большевиков: «Ни мира, ни войны». На следующий день Совет народных комиссаров издаёт указ о демобилизации флота.

Теперь положение командующего истребительной авиацией флота капитана Прокофьева становится совершенно неопределённым. Формально он уволен.

Отказ немцев подписать неоплаченный мир и начало их наступательных операций побудило большевиков искать помощи у стран Антанты. В послании Ленина Президенту США Вильсону он спрашивает, какую помощь получит Советская Россия, если снова начнёт войну с немцами. Троцкий даёт добро на высадку англичан в Мурманске для предотвращения его захвата немцами.



Капитан Александр П. де Северский

В этой атмосфере неожиданной дружбы с западными странами в конце февраля 1918 года Александру удаётся получить командировку на работу в посольстве России в Вашинг-

тоне в качестве помощника морского атташе по авиации. Он воспользовался старым приглашением Временного правительства. По мандату, собственноручно подписанному наркомом по иностранным делам Троцким, капитан Прокофьев с матерью командирован в США для работы в посольстве и приобретения усовершенствованного протеза ноги. Это был легальный способ бегства от кошмара криминальной анархии и угрозы бесславной смерти.

При оформлении выездных документов и заполнении анкеты для паспорта в наркомате иностранных дел он меняет фамилию на артистический псевдоним отца, оставляя от Прокофьева только первую букву. Теперь он: Alexander P. de Seversky.

Все свои боевые награды, полученные во время Первой мировой войны, вместе с небольшим количеством валюты Александр прячет внутри деревянного протеза ноги. В начале марта 1918 года в купе дипломатического вагона поезда «Петроград – Владивосток» прославленный морской лётчик с матерью отправился в далёкое и опасное путешествие.

На Транссибирской магистрали уже хозяйничали вооружённые солдаты и матросы, которые грабили пассажиров дальних поездов, реализуя лозунг большевиков: «Бей буржуев!». Вера просит сына спороть нашивки на рукавах его кителя, свидетельствующие о его высоком воинском звании.

На третий день пути на остановке поезда в вагон врывается группа вооружённых матросов, которые по следам от нашивок на рукавах его кителя быстро вычислили капитана, выволокли его из вагона и привели к старшему расстрельной команды. Документы дипломата их совершенно не заинтересовали. И опять счастливый случай подарил Александру Николаевичу жизнь и свободу. Перед ним сидел живописный и полупьяный матрос, который устался на его деревянный протез ноги:

– Вы лётчик Прокофьев?

– Да, это я, – процедил Александр, не надеясь на удачу.

– Тогда другое дело! Я матрос с эсминца «Быстрый». Вы спасли нам жизнь, когда сбили немецкий самолёт. Он уже нацелился бомбить нас. Вас уважали все матросы Кронштадта.

Слова матроса нашли понимание у его товарищей. Лётчика отпускают с почётом.

Через несколько дней пути, на маленькой станции перед границей с Манжурией, два солдата проверяют документы. Они никогда не слышали, кто такой Троцкий, и его мандат не произвёл на них никакого впечатления. Они объявляют Северского арестованным и требуют пройти с ними в здание станции на допрос. Александр сразу оценил перспективу: даже если его не убьют, то поезд уйдёт без него, и судьба его несчастной матери будет незавидной. Когда в тамбуре вагона перед ступеньками оба солдата оказались перед ним, он в отчаянии хватается руками за горизонтальную стойку наверху и обеими ногами бьёт в спину ближайшему солдату. Тот падает на второго, и оба, вопя и ругаясь, барахтаются на платформе. На помощь им из здания станции уже бегут другие солдаты, стреляя на ходу. Услышав выстрелы, машинист поезда, от греха подальше, даёт полный ход. Бегущие солдаты решили, что кто-то пытается сбежать с поезда и затеял драку с патрулём. Они ведут огонь по мнимому нарушителю и ранят своих мечущихся товарищей. Пока разобрались, поезд набрал ход и скрылся из вида.

Отец и брат Александра примкнули к «Белому движению» и будут в качестве пилотов сражаться с большевиками. Потом отец с дочерью и второй женой убежит через Финляндию, и они окажутся в Париже. Георгий с польской невестой эвакуируется в Константинополь, а затем воссоединится с семьёй отца.

Во Владивостоке Александр покупает билеты на пароход до Токио. В столице Японии он встречается с военным атташе Российского посольства адмиралом Дудоровым. Они были хорошо знакомы, поскольку Дудоров командовал морской авиацией. Их встреча была очень тёплой. На прощание адмирал написал и передал капитану Северскому рекоменда-

тельное письмо. На двух страницах он засвидетельствовал все лётные подвиги, организаторское мастерство, изобретательский талант и порядочность русского офицера. Это письмо ещё очень пригодится Александру.

Трансокеанский лайнер отплыл из Токио 7 апреля 1918 года, увозя в далёкий город Сан-Франциско капитана русского флота Северского и его маму Веру.

О своей невероятно тяжёлой и непредсказуемой жизни в России в эти годы Александр Николаевич потом напишет:

«Я рано обнаружил, что самое тяжелое для преодоления препятствия – это не физический недуг, а то состояние ума, настрой, вызванные этим недугом. Окружающие, как я заметил, воспринимают тебя так же, как ты воспринимаешь себя сам. Если ты сдался, то на тебя все махнут рукой, но если ты борешься, уважая сам себя, то остальные тоже скоро будут уважать тебя».

Одноногий герой Балтийского неба благополучно доберётся до Вашингтона и приступит к обязанностям помощника военно-морского атташе в посольстве России. Он ещё не знает, что никогда больше не вернётся на Родину, которую защищал с таким умением и отвагой.

Глава 3. Американское начало

Найти работу в Америке

Вначале всё было прекрасно. Легендарного морского лётчика, бывшего командующего истребительной авиацией Балтийского флота в посольстве России в Вашингтоне встретили по высшему разряду. Все сотрудники посольства и сам посол Борис Бахметьев абсолютно искренне восхищались молодым героем, защитником российского неба в таком высоком звании и с таким количеством высоких наград. К тому же он был первым в мире лётчиком-инвалидом с протезом ноги.

Александр ещё не мог привыкнуть к тихой комфортной жизни в Вашингтоне. По ночам его мучили кошмарные сны. Злые, с горящими глазами, потные рожи распоясавшихся матросов Центробалта. Теперь они по наущению агитаторов-большевиков захватили власть на кораблях, базах и штабах. Скольких боевых и достойных офицеров они уже умертвили! А скольких заставили под страхом смерти выполнять их «революционные» приказы и декреты. Вот, здоровенный матрос, который командует остальными, тычет свой маузер Александру в нос и кричит на него отборным матом. Они требуют, чтобы он дал приказ бомбить непокорный им русский эсминец. Александр отказывается. Уж лучше смерть. Отдать приказ топить свой боевой корабль во время войны – это предательство России, его Родины. Александр в ужасе просыпается... Он теперь понимает, что там, в Кронштадте, он был на волосок от смерти, и спас его от распоясавшихся братишек только ореол боевой славы, который окружал имя лётчика Прокофьева.



Северский среди военных атташе разных стран в Вашингтоне. Стоит третий слева. 1918 год

Но день за днём, исполняя свои обязанности, Александр де Северский приходил в себя. Он встречается и заводит полезные знакомства с коллегами из других стран, аккредитованными в Вашингтоне.

Основным его заданием был отбор американских самолётов для закупки и отправки в Россию, но, конечно, не большевикам. Александр, как и все окружавшие его русские офицеры, надеялся на близкий их конец. Он ещё думал вернуться на Родину, когда там будет наведён порядок. Позорный сепаратный Брестский мир с Германией, который заключили большевики, он не признал и был убеждён в необходимости продолжения войны в Европе до победного конца, как это делали США и другие страны Антанты.

Должность морского атташе давала Александру возможность завести полезные знакомства в высокопоставленных американских военных кругах. Он также становится членом «Добровольной ассоциации русских офицеров армии и флота». Многие русские, входившие в эту ассоциацию, уже служили в армии США или работали в военной промышленности. Они советуют Александру заверить нотариально все его документы, подтверждающие его квалификацию лётчика, контролёра качества самолётов и изобретателя.

Конгресс Соединенных Штатов так и не признал Советскую Россию. Посольство в Вашингтоне пришлось закрыть, а его сотрудники получают формальную свободу выбора: вернуться в Советскую Россию или остаться в США. Александр не колеблется, он остаётся.

Но надо как-то устраиваться, и он подаёт заявление директору дивизиона военной авиации бригадному генералу Кенли о зачислении в армию США в качестве боевого лётчика. В штабе Кенли документы Северского внимательно изучили. Ему предложили должность инженера-консультанта в военном самолётостроительном бюро в городе Буффало на западной границе штата Нью-Йорк. Здесь четыре времени года с морозами и снегом зимой. Александр согласен, и они с мамой едут в Буффало. Вскоре, познакомившись с ним поближе, допускают к лётным испытаниям истребителей, которые должны встать на вооружение американской армии.

Северскому достаётся испытывать английский истребитель-биплан «Scout Experimental» S.E.5. Его для американской армии собирается выпускать компания «Кёртисс». В Англии во время войны их уже выпустили несколько тысяч в разных модификациях. Всё же у Александра в воздухе случались отказы двигателя и течь радиатора.

Он проработал военным лётчиком-испытателем всего полгода. Окончилась война в Европе, закончился и его контракт. С 1 декабря 1918 года он стал безработным.

Но судьба снова улыбается ему – приглашение на высокооплачиваемую работу лётчиком в рекламной пилотажной группе. Он с мамой переезжает в Нью-Йорк и арендует квартиру в южном Гарлеме в доме № 71 по 109-й Западной улице у северной границы Центрального парка. Огромный город с его небоскрёбами пришёлся по душе Александру. Здесь много русских, и тут же находится главное здание его «Добровольной ассоциации русских офицеров армии и флота».

Вскоре Северского прельщает возможность устроиться на работу в малоизвестную самолётостроительную компанию «Хэнневи́г Эйркрафт». Они разработали конструкцию пассажирского гидросамолёта на двух больших поплавках для полётов через Атлантику. Два двигателя по 220 л.с. с толкающими воздушными винтами должны оторвать большой самолёт от воды и обеспечить длительный полёт. Основным материалом конструкции крыльев, фюзеляжа и поплавков было дерево, включая ясень, ель и бальзу. Выпуском чертежей там заправлял швед по имени Хуго Сандстедт. Он-то и предложил Александру должность консультанта и запасного лётчика-испытателя. Построить самолёт наняли другую самолётную компанию «Виттман-Левис» в Нью-Джерси.



Лётчик-испытатель Александр де Северский

Кончилось всё тем, что в феврале 1919 года на ровной глади залива реки Гудзон, недалеко от статуи Свободы, большой гидросамолёт с красивым именем «Восход» на борту начал разбег для первого взлёта. За штурвалом был Александр Северский. Скорость нарастала, и удары почти невидимых волн становились всё сильнее. А поплавки всё не хотели вставать на редан. Очередной удар сопровождается треском разрушающегося деревянного поплавка. Мгновенно самолёт заваливается на бок, его крыло зарывается в воду и отлетает. Носовая часть фюзеляжа с кабиной лётчика-испытателя оказывается в воде. Капитан Северский перенёс ледяное «купание» со стойкостью и опытом морского лётчика. Но самолёт восстановлению не подлежал. Вина за аварию пала на шведа и компанию «Виттман-Левис», построившую самолёт с дефектами. Претензий к Северскому хозяин компании, американец норвежского происхождения Христофер Хэнневи́г, не предъявлял. Он владел ещё несколькими компаниями по производству морских судов, и Северский проработает у него ещё два года консультантом в компании по продаже кораблей в доме № 139 на Бродвее. Братьям Хэнневи́г работа Александра, даже в неполный рабочий день, будет приносить большую помощь в их бизнесе. Его знание морского дела, оборудования портов и русского языка способствовало успешному функционированию их лесной концессии в Советской России.

В свободные дни Александр много летает и не отказывается испытывать новые самолёты новоявленных американских конструкторов. В апреле 1919 года он поступает на работу лётчиком-испытателем в компанию «Кантеливер Аэро», расположенную на южном берегу Лонг-Айленда. Её организовал успешный врач Уильям Кристмас, забросивший медицинскую практику и построивший биплан с тонкими свободнонесущими крыльями, который в качестве истребителя он намеревался продать Армии США. Полгода тому назад первый экземпляр этого «истребителя» разбился. Александру достался второй. Когда он начал пробежки, то обнаружил, что неподкреплённые тонкие крылья слишком сильно изгибаются вверх и вниз. Он решает, что взлетать на такой машине нельзя и отказывается от её испытаний, пока ему не дадут парашют.

Но бывший врач Кристмас решает, что дешевле нанять молодого пилота из числа вернувшихся с войны во Франции. Лейтенант Джолли взлетает на самолёте Кристмаса, крылья в воздухе складываются, и пилот погибает.

От русских Александр узнаёт новость – в Нью-Йорке Игорь Сикорский. Он спешит увидеть старого знакомого их семьи. От Сикорского узнаёт, как тот бежал из России во Францию год тому назад с проектом нового тяжёлого бомбардировщика. Он руководил его постройкой, но она не была завершена. С окончанием войны французы отказались от проекта Сикорского. И вот он здесь, в Нью-Йорке, где так много русских и такие возможности получить любимую работу – создавать новые самолёты.

Александр знакомит Сикорского с братьями Хэнневигом и участвует в их переговорах. Сговорились, что под руководством Сикорского будут строить большой самолёт для пассажирских перевозок через океан. Как раз в это время, 22 мая 1919 года, был объявлен приз в 25 тысяч долларов создателю первого самолёта, который без посадки прилетит из Нью-Йорка в Париж. Уже через пять дней была зарегистрирована новая компания «Хэнневигом-Сикорский Эйркрафт Корпорейшен» в городе Элбани на востоке штата Нью-Йорк. Финн Хэнневигом вложил в новую компанию 20 тысяч долларов, а Игорь Сикорский набрал новое конструкторское бюро. Александр Северский получает должность администратора и обеспечивает постоянный контакт с семьёй Хэнневигов.

Первый удар по новому проекту Сикорского нанёс извне конкурент «Кёртисс». Его трёхмоторная летающая лодка NC-4 перелетела через океан из Ньюфаундленда на Азорские острова. Второй, смертельный, был изнутри и исходил от хозяина компании Финна Хэнневиго. У него возникла большая финансовая проблема – правительство США задерживало оплату за корабли, построенные во время войны. Финн вместе с Христофером осенью 1919 года решают прекратить финансирование постройки самолёта по проекту Сикорского и ликвидировать самолётостроительную компанию.

Все русские сотрудники разочарованы. Сикорский находит работу в инженерном отделе Исследовательского центра военной авиации США на авиабазе «McCook» в Дейтоне, на юго-западе штата Огайо.

Ещё летом 1919 года Северского принимают на работу в самолётостроительную компанию «Аэромарин» в Нью-Джерси на должность инженера-консультанта и лётчика-испытателя. После войны компания начала переделывать боевые двухмоторные летающие лодки «Кёртисс» F5L в пассажирские. Опыт Северского им очень пригодился. Надо было демонтировать пулемётные установки и зашить открытые кабины стрелков. Но главная проблема состояла в создании новой конструкции фюзеляжа, позволявшей комфортно разместить в закрытом салоне десять пассажиров. В старом боевом варианте прочность фюзеляжа обеспечивалась ферменной конструкцией с внутренними расчалками. Северскому удалось создать прочный корпус носовой части фюзеляжа с тремя большими круглыми окнами по каждому борту.

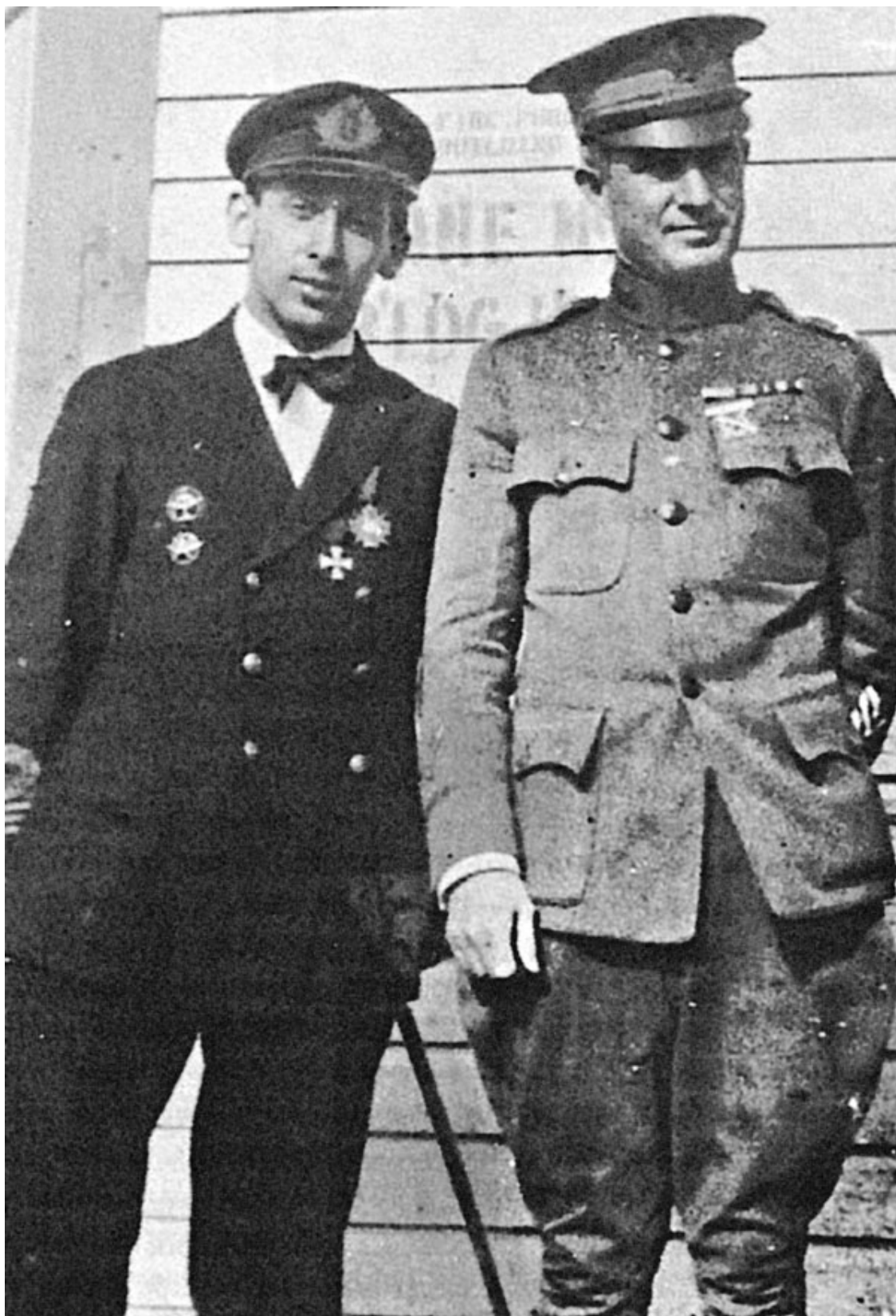
Он проводит лётные испытания доработанных летающих лодок, которые позволили дочерней авиакомпании «Аэромарин Эйрвейс» с 1 ноября 1919 года открыть первую настоящую коммерческую авиалинию из Флориды на Кубу.

Дружба с генералом Митчеллом

Генерал Уильям Митчелл занимал видное положение в авиационных кругах. Он прославился и получил генерала во время войны в Европе, командуя боевой авиацией Первой армии Американских экспедиционных сил. Разработанная и реализованная им стратегия использования самолётов оказалась очень эффективной. Он вернулся в 1919 году в США убеждённым проповедником боевой мощи авиации. Сейчас Митчелл вёл войну за самостоятельность американских ВВС как отдельного вида вооружённых сил, наподобие Королевских ВВС в Англии. Он добивался создания в США министерства авиации, по аналогии с министерствами армии и флота.

Их первая встреча произошла на одном из авиационных показов на военно-морской базе, куда Северского пригласили как выдающегося российского лётчика. После представления Александр смог ближе рассмотреть генерала. Он оказался воякой с симпатичным лицом. Его френч с четырьмя накладными карманами казался для него маловатым. А слишком широкие галифе морщились в коленях и казались великоватыми. Фуражку он носил сдвинутой на глаза так, что они всегда были в тени козырька. Генерал был на пятнадцать лет старше Александра. Два ряда ленточек высоких боевых наград на левой стороне груди красноречиво свидетельствовали о военном таланте.

Но и сам Северский приехал на военно-морскую базу в чёрной форме морского офицера русского флота с нашивками капитана. Не беда, что форма была уже не новой, в ней он в прошлом году уехал из России. Его грудь украшали боевые ордена Святого Георгия и Святого Станислава. Выслушав молодого русского лётчика, опирающегося на палку левой рукой, генерал очень заинтересовался его необычной судьбой. Их беседа длилась довольно долго. Они говорили на очень близком обоим солдатском языке и прониклись взаимной симпатией.



Александр Северский и Уильям Митчелл, 1919 год

Александр полностью разделяет военную доктрину Уильяма, его опыт боевых операций в России полностью подтверждает концепцию генерала. Читая публикации Митчелла в газетах, отчёты о его интервью и выступлениях на слушаниях в Конгрессе, он восхищался

глубиной и реалистичностью созданной генералом модели будущих воздушных операций мощных соединений бомбардировщиков и истребителей. Митчелл доходчиво показывал, как фронтовая авиация будет взрывать передний край обороны противника на важнейших направлениях, разрушая систему управления войсками и открывая путь наступающим механизированным колоннам своей армии. Бомбовые удары средних бомбардировщиков при обеспечении господства в воздухе своих истребителей уничтожат резервы в ближайших к фронту тылах, а тяжёлые и дальние бомбардировщики в сопровождении истребителей последовательными рейдами в глубь территории противника выведут из строя важнейшие оборонные заводы и транспортную систему.

Во время последующих случайных и непродолжительных встреч с генералом Александр всегда показывал, что он горячий сторонник его идей. Прошло почти два года, и русский морской лётчик потребовался генералу для участия в очень важном для будущего бомбардировочной авиации США эксперименте.

В этот день Александр работал в своём небольшом офисе в здании брокерской компании Ханневига на Бродвее, когда к нему заявился посланник генерала Митчелла, майор Хикам, возглавлявший в то время службу информации ВВС США. Они были знакомы, но майор передаёт Северскому официальное приглашение прибыть в Вашингтон в главный штаб ВВС как можно быстрее. В этот же день вечерним поездом они с майором выезжают из Нью-Йорка.

Генерал Митчелл встречает Северского как старого друга и сразу заводит разговор о победе «красных» в гражданской войне на Родине гостя. Обсуждается перспектива будущего достойного трудоустройства Александра в США. Затем, улыбаясь, Уильям переходит к интересующему его вопросу:

– Моя борьба в Конгрессе за выделение дополнительных фондов на развитие бомбардировочной авиации упирается в стену, воздвигнутую влиятельными сторонниками первоначального финансирования флота. Мои доводы о способности новых бомбардировщиков топить боевые корабли отвергаются. Сейчас представился уникальный случай наглядно продемонстрировать боевую эффективность авиации. У нас теперь имеются трофейные немецкие боевые корабли. Мои бомбардировщики должны их потопить на глазах у всех. Для организации этой операции мне нужны твои советы, как опытного морского лётчика, не раз бомбившего немецкие корабли на Балтике во время войны. К сожалению, а может быть, и к счастью, лично у меня такого опыта нет.

– Где всё это будет происходить? – сразу интересуется Александр.

– Пока, ориентировочно, думаю поставить корабли на якоря подальше от восточного побережья Вирджинии, в сотне миль от аэродрома Лэнгли у Хэмптона, где будет базироваться специально сформированная для этого эксперимента эскадрилья бомбардировщиков.

– А какие самолёты планируется использовать? – спрашивает Северский.

– Одномоторные английские бипланы DH-4, которые несут две бомбы весом по 230 фунтов, но в основном это будут большие двухмоторные бипланы «Мартин» NBS-1, которые на внешней подвеске под фюзеляжем могут нести фугасную бомбу в две тысячи фунтов. Кстати, я слышал, что ты конструировал бомбардировочный прицел и устройство для дозаправки самолётов в воздухе. Эти работы нам теперь очень быгодились.

И Александр подробно рассказал своему другу о своей первой конструкторской неудаче. Над прицелом он начал работать ещё в России, когда получил должность технического консультанта при Адмиралтействе, но это были только первые наброски вариантов. Здесь, работая в Буффало, он получает оплаченный заказ и привлекает к этой работе своего коллегу, с которым он учился на Теоретических курсах при Санкт-Петербургском политехническом институте. Это бывший известный и опытный лётчик Черноморского флота старший лейтенант Виктор Утгоф. Через двенадцать лет он погибнет, выполняя квалификаци-

онный полёт, и будет похоронен на Арлингтонском военном кладбище. Испытания прицела на бомбардировщике тогда разочаровали его создателей и заказчика. Это был первый блин изобретателя на американской земле, который оказался комом. Митчелл обещает всяческое содействие. Он убеждает Александра продолжить эту очень востребованную сейчас работу над прицелом.

Проходит месяц, и благодаря стараниям Уильяма Митчелла русского эмигранта зачисляют в штат подведомственного ему департамента в управлении Военной авиации армии США на должность инженера-консультанта с хорошей зарплатой. С рекомендательным письмом заместителя командующего генерала Митчелла гражданский русский эмигрант приезжает на юго-западную окраину штата Огайо в город Дейтон. Здесь в Инженерно-исследовательском центре Военной авиации на аэродроме McCook его встречают как желанного нового сотрудника. Большая группа гражданских инженеров тут уже плодотворно работает над модернизацией иностранных боевых самолётов и проектированием собственных. Рядом с лётным полем располагаются производственные мастерские и лаборатории для стендовых испытаний узлов, агрегатов и оборудования самолётов.

Александру предоставлены все условия для работы над его сложным бомбардировочным прицелом. В помощь ему выделяют опытного инженера-механика Генри Инглиса. Здесь, в лаборатории авиационных прицелов, имелись английские образцы. Александр может обсуждать с коллегами плюсы и минусы конструкций своих конкурентов.

Новизна конструкции бомбардировочного прицела Северского состояла в комбинации его с гироскопом и наличии механического определителя момента сброса бомбы, учитывающего скорость и высоту самолёта. Северский и его помощник Инглис приходят к выводу, что построить такой сложный прицел здесь, у военных в инженерном центре, невозможно, нужна компания, выпускающая гироскопы. Александр рассказывает о проблеме другу Уильяму Митчеллу. Когда Северский и Инглис приезжают в Бруклин и появляются в офисе президента компании «Сперри гироскоп», то оказалось, что ему уже звонил генерал Митчелл, и Эльмер Сперри согласился заключить контракт и в короткий срок построить управляемый гироскопом прицел по чертежам Северского.

По указанию Митчелла русского изобретателя представляют руководителям Патентного отдела управления Военной авиации и предписывают им оказать автору бомбардировочного прицела всяческое содействие в оформлении заявки. Работа над заявкой на изобретение шла быстро, и 13 июня 1921 года она была зарегистрирована. Генерал Митчелл настоял, чтобы Северский сам заплатил причитающийся сбор за заявку, во избежание будущих сомнений о владельце патента. Он также настоял на оформлении заявки на другое изобретение друга – «Устройство заправки в воздухе».

Тем временем подготовка к предстоящей операции бомбардировщиков армии шла полным ходом. В инспекторскую поездку на аэродром Лэнгли генерал берёт с собой русского друга. Они вместе осматривают самолёты, проверяют подвеску бомб и установку их взрывателей. Анализируется готовность аэродрома к обеспечению повторных вылетов бомбардировщиков. Все замечания Северского принимаются к исполнению.

Sept. 17, 1929.

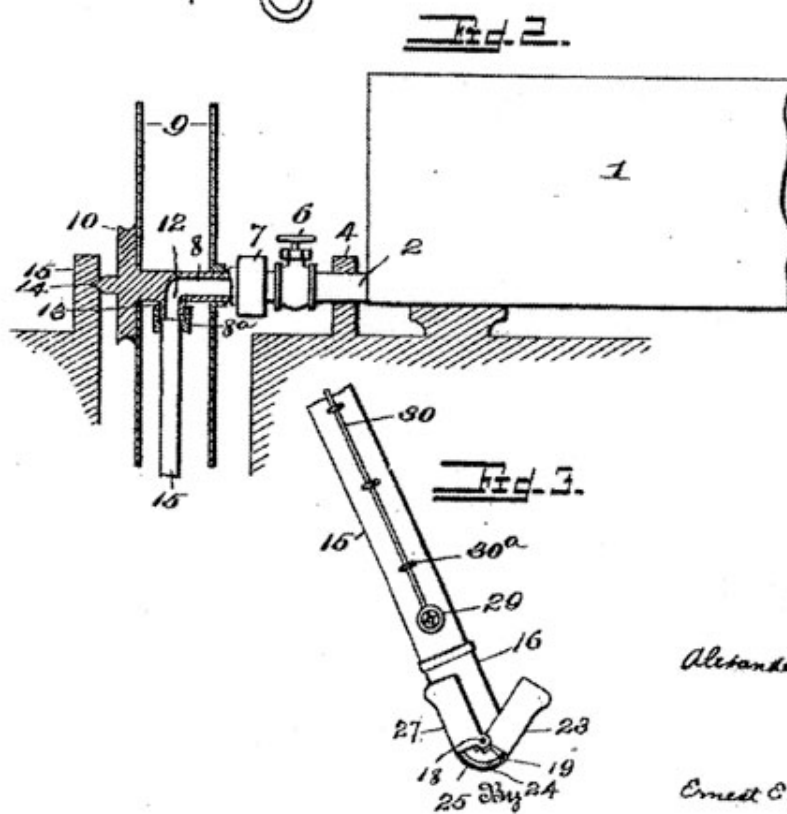
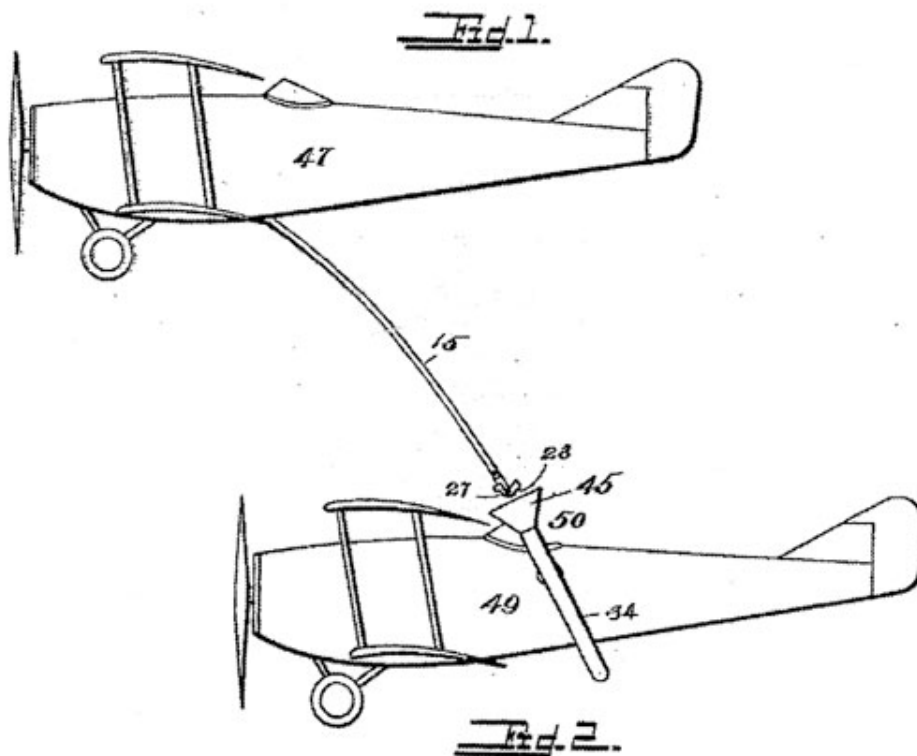
A. PROCOFIEFF-SEVERSKY

1,728,449

AERIAL FILLING DEVICE

Filed June 13, 1921

2 Sheets-Sheet 1



Inventor
Alexander P. Seversky

Ernest C. Harmsen

Attorney

Изобретение Прокофьева-Северского

Полёты на уничтожение немецких трофейных судов начались. Зона на 100 км к востоку от мыса Чарльза объявлена запретной для плавания. Руководит операцией капитан флота Альфред Джонсон. Он со своим штабом на борту большого двухтрубного минного заградителя «Shawmut», бросившего якорь около объекта бомбардировки.

В июне три двухмоторные летающие лодки флота F-5L сбросили с высоты 400 м на стоящую на якоре подводную лодку U-117 двенадцать бомб по 75 кг, которые взорвались в воде около неё. Через семь минут немецкая подводная лодка затонула.

13 июля самолёты армии атаковали стоящий на якоре немецкий трофейный эсминец G-102. Сначала одиннадцать истребителей S.E.5 в пикировании сбросили на него по четыре небольшие бомбы. В цель попала двадцать одна. Затем 16 бомбардировщиков DH-4 1-й специальной авиагруппы с высоты 500 м сбросили на эсминец по две бомбы весом 50 кг. Он затонул после того, как 15 бомбардировщиков «Мартин» NBS-1 из 14-й эскадрильи сбросили на него по шесть бомб весом 227 кг.

Наконец, 18 июля объектом бомбёжек с самолётов армии и флота стал лёгкий крейсер «Франкфурт». После того как армия и флот сбросили по 18 бомб, инспекторы проверили и сфотографировали повреждения крейсера. Только после сброса 74 бомб, последние из которых весили по 273 кг, крейсер начал тонуть носом вниз.

Напоследок генерал Митчелл оставил самую престижную для его авиаторов цель – гордость побеждённых немцев, новейший линкор «Остфрисланд», получивший это имя по названию небольшой, самой северо-западной местности Германии. Трёхтрубный красавец с шестью башнями орудий главного калибра в 305 мм поступил на вооружение флота 1 августа 1911 года. Длина линкора превышала 165 метров. Толщина его броневых пояса и брони орудийных башен составляла 300 мм, а толщина брони верхней палубы – 63,5 мм. Абсолютно герметичные переборки его отсеков обеспечивали непотопляемость при поражении торпедами или бомбами. Его передали США в счёт репараций, и он приплыл своим ходом под управлением американской команды. Высокопоставленные моряки, ратовавшие в Конгрессе за строительство новых линкоров, были категорически уверены, что самолёты не смогут потопить «Остфрисланд».

Атаки бомбардировщиков начались 20 июля 1921 года. В них принимали участие несколько десятков самолётов армии, флота и корпуса морской пехоты, но утопить линкор никак не удавалось. Небольшие бронебойные и фугасные бомбы взрывались на бронированной палубе, не причиняя ему существенного вреда. Обескураженный Митчелл велел майору Хикаму звонить Северскому в Нью-Йорк, обрисовать ситуацию и попросить рекомендаций.

Рассказ майора Хикама всколыхнул в памяти Александра давнишнее событие. Да, это было четыре года тому назад на Балтике. Большой российский транспорт только вышел из их базы в открытое море, как сразу был атакован немецким бомбардировщиком. Эта картина так ясно стояла перед глазами Александра, как будто это было вчера. Вот вереница из восьми бомб отделилась от самолёта и полетела на транспорт. Но ни одна бомба не угодила в корабль. Все они взорвались возле него, поднимая столбы воды. Тогда Александр и все, стоящие на берегу, очень обрадовались. Но вскоре на мачте корабля они увидели поднятый вымпел «SOS», и бежавший к ним радист кричал, что корабль тонет. Потом выяснилось, что взрыв бомбы под водой в непосредственной близости от борта корабля создаёт гидроудар такой силы, что стыки листов обшивки корпуса раскрываются.

Северский предельно кратко и чётко формулирует майору Хикаму свою рекомендацию: бомбы надо бросать в воду рядом с корпусом линкора «Остфрисланд». Кроме этого Александр сообщает майору, что во время его присутствия при испытаниях новых, самых больших бомб весом 910 кг на военной базе в штате Мериленд выяснилась их особенность.

В корпусе бомбы несколько взрывателей. Когда бомба ударяется в твёрдое покрытие, типа палубы линкора, то её корпус разрушается, боковые взрыватели не успевают сработать и мощность взрыва значительно снижается. Другое дело, когда эта обтекаемая бомба ударяется о воду и заглубляется, мощность её взрыва максимальна.

Выслушав доклад майора Хикама, генерал принимает рекомендацию своего русского друга и приказывает бросать самые большие бомбы только рядом с линкором.

С утра 21 июля начался пятый по счёту воздушный налёт на линкор. Сбросили пять бомб весом 450 кг, три из которых оставили на палубе свои метки. Инспекторы, поднявшиеся на борт линкора, серьёзных повреждений не обнаружили. Но одна бомба, разорвавшаяся в воде прямо у правого борта, делает в корпусе большую дыру, через которую в отсек поступает вода. К полудню корма линкора опустилась на полтора метра, но он оставался на плаву.

Александр в Нью-Йорке не находил себе места. Сейчас там, в Атлантике, в ста километрах от берега, решается судьба его дружбы с таким великим человеком, как Уильям. Если его рекомендация не сработает, то он навсегда потеряет уважение американских лётчиков. «Хоть бы они положили бомбы поближе к борту», – повторял он про себя.

В это время, в 12.18 дня, на высоте одного километра к немецкому линкору подлетала группа двухмоторных армейских бомбардировщиков «Мартин» NBS-1. Каждый из них нёс одну самую тяжёлую бомбу весом 910 кг. Сейчас победа самолётов над лучшим боевым кораблём была так важна для генерала Митчелла. Но бронированный остроносый хозяин морей сдаваться не собирается. Он напрягает не только свою палубу, но и стальные борта.

А летающие убийцы уже рядом. По одному они заходят на боевой курс вдоль корабля. С интервалом в две минуты рядом с линкором было сброшено шесть бомб. Три из них приводнились очень близко от корпуса. Огромные фонтаны белой водяной пены от каждого взрыва поднимались выше мачт линкора. Последняя из этих трёх бомб детонировала настолько близко от левого борта кормы, что фонтаны воды поднялись с обеих сторон корпуса корабля.

Высокопоставленные наблюдатели всех родов войск, включая и иностранных военных и морских атташе, конгрессмены и министры правительства с борта большого однострубного военного транспорта «Хендерсон» видят, что линкор начинает оседать на корму с левым креном ещё до сброса последней бомбы. Нижний ряд его кормовых иллюминаторов уже скрывается под водой. Через десять минут линкор переворачивается и кормой уходит под воду.

Генерал Митчелл с биноклем в руках наблюдает сверху за всей этой картиной из задней кабины одномоторного бомбардировщика DH-4. Когда линкор перевернулся, Уильям ясно увидел, что гидроудары от взрывов бомб раскрыли клёпаные швы стальных листов его корпуса. Он мысленно благодарит своего русского друга.

Александр узнаёт о потоплении линкора авиабомбами вместе со всей страной. Радио и газеты с подачи генерала Митчелла широко освещали это доказательство растущей мощи авиации. Он счастлив, что всё получилось и что он причастен к этой победе авиаторов. Теперь генерал Митчелл – национальный герой и выдающийся стратег военно-воздушных сил. Но и он, Северский, теперь в большом почёте у американских военных.

В отблесках славы своего друга, который постоянно демонстрирует искреннее покровительство, Александр расширяет круг полезных знакомств в авиационной среде. Его приглашают на авиационные показы и выставки. Он посещает лётно-испытательные базы и авиационные манёвры. Теперь с удостоверением инженера-консультанта BBC Александр де Северский может беспрепятственно получать нужную ему секретную информацию для продолжения работы над бомбардировочным прицелом и размещать заказы на необходимые готовые изделия. Работа над новым прицелом уже ведётся на более высоком техническом уровне с привлечением многих специалистов промышленности и BBC.

Радикальное изменение финансирования в пользу военной авиации, за которое ратовал генерал Митчелл, не могло быть принято сразу. Влиятельные сторонники строительства линкоров пошли в атаку. В последующие годы разгорится азартная борьба, подогреваемая прессой, за оптимальный состав и номенклатуру вооружений США. Сторонники Митчелла требовали увеличения строительства новых самолётов и авианосцев. Им казалось, что после потопления «Остфрисланда» другого доказательства преимущества самолётов не требуется. Но Армия и Флот объединяются и в сентябре 1921 года выпускают свой отчёт о потоплении немецкого линкора. Его подписывает генерал Першинг. Главный вывод – линкоры остаются основой флота и главной ударной силой в обороне страны.

В 1922 году генерал Митчелл встретится в Европе с итальянским теоретиком и проповедником своей авиационной доктрины Джулио Дуэ. Вскоре после этой встречи переведённые на английский выдержки из книги генерала Дуэ «Господство в воздухе» будут отпечатаны и очень популярны у офицеров командования «Эйр сервис США».

Митчелл кончит тем, что в комитете по военным делам Палаты представителей объявит строительство линкоров вместо самолётов и авианосцев следствием некомпетентности командующих Армией и Флотом. В марте 1925 года ему не продлят контракт заместителя командующего «Эйр сервис» и переведут в ранге полковника на базу в штате Техас.

Вскоре после катастрофы 3 сентября 1925 года большого дирижабля флота ZR-1, развалившегося в воздухе на части при сильном вертикальном порыве ветра, когда погибли все 14 членов его экипажа, и потери в Тихом океане трёх гидросамолётов при их перелёте на Гавайи, Митчелл выступает с заявлением. В нём он обвиняет руководство Армии и Флота в некомпетентности и измене интересам обороны страны. За это по приказу президента США Кэлвина Кулиджа он в октябре 1925 года предстаёт перед военно-полевым судом. В восьми пунктах обвинительного заключения Митчеллу вменяют нарушение субординации. Тринадцать судей-генералов, несмотря на протесты коллег и общественности, большинством голосов признают Митчелла виновным по всем пунктам. Суд запретил Митчеллу работать с оплатой в течение пяти лет. Его уволили из армии с 1 февраля 1926 года, и последние десять лет своей жизни он с женой проживёт на ферме в штате Вирджиния. Его публикации и выступления будут касаться одной темы – военной мощи авиации. Их будут читать и слушать только те, кто очень хотел. Среди них будет и его верный последователь, единомышленник и друг Александр Северский.

Уильям Митчелл безвременно скончается в госпитале Нью-Йорка 19 февраля 1936 года в возрасте 56 лет. Александр Северский останется верным другом до конца его дней.

Бомбардировочный прицел

После того как в компании «Сперри гироскоп» разобрались, каким сложным оказался заказ военных авиаторов на бомбардировочный прицел, Элмер Сперри потребовал от начальника Инженерно-исследовательского центра командировать автора к нему, чтобы он сам мог расхлёбывать возникающие вопросы. Александр с мамой переезжает в центр Бруклина, в дом № 7 по Восточной 42-й улице. Отсюда ему недалеко до тринадцатизэтажного здания компании Сперри. Ему выделили отдельный кабинет, он быстро наладил тесное взаимодействие с инженерами и мастерами компании. Теперь идеи по его прицелу генерирует целый коллектив. Уже собираются отдельные блоки и узлы прицела. Расходы компании на его создание намного превысили плановые. Ситуация становится критической.

Северского опять выручает генерал Митчелл. Компании Сперри выдают производственный контракт на большую сумму. Но созданный образец очень громоздкий и тяжёлый. Александр начинает переделывать чертежи. Он опекает своё детище в разных ролях. Он

и главный конструктор проекта, и контролёр на производстве узлов и деталей, и испытатель блоков прицела. Комплект прицела состоит из трёх основных блоков: гироскопического компаса, телескопа и вычислителя. И тут заказчикам становится ясно, что для пользования прицелом нужны три члена экипажа бомбардировщика. Они требуют доработать прицел, чтобы убрать хотя бы одного. Северский объединяет телескоп с компасом.

С помощью военных патентоведов он аннулирует старую и подаёт новую заявку на изобретение прицела. Теперь он вполне освоил всю эту патентную бюрократию, и авторство новых технических решений в области авиации позволяет Александру гордиться самим собой и сулит денежные отчисления за использование его патентов. Помимо заявки на «Устройство заправки в воздухе», рождаются новые изобретения – «Прибор для определения пути и направления полёта для использования на самолёте» и «Гидравлический амортизатор стойки шасси». Изобретательская деятельность Прокофьева-Северского будет очень плодотворной. Несколько сот его изобретений обогатят мировое самолётостроение.

Jan. 7, 1936.

A. PROCOFIEFF-SEVERSKY

2,027,349

RANGE FINDING AND FLIGHT DIRECTING APPARATUS FOR USE IN AIRCRAFT

Original Filed June 18, 1923 24 Sheets-Sheet 3

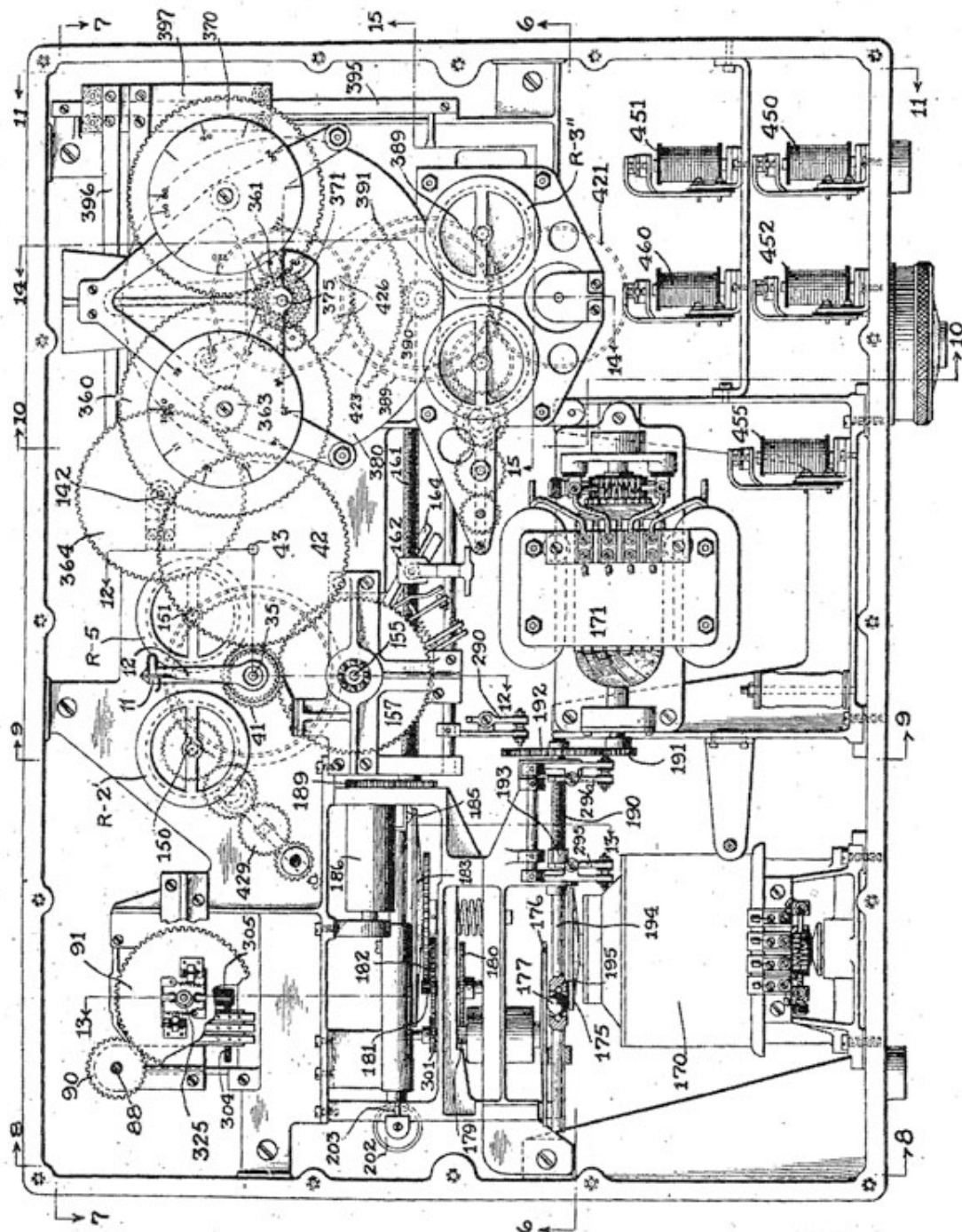


Fig. 3

INVENTOR

Alexander Procofieff Seversky

BY

Emory Both Janney & Janney
ATTORNEY

Фрагмент свидетельства на изобретение прицела

А с прицелом проявилась новая проблема – он не влезает в носовую часть фюзеляжа бомбардировщика «Мартин» NBS-1. Пришлось конструкторам Центра в Огайо выпустить чертежи и там же доработать одну машину. Испытания новой конструкции прицела на бомбардировщике в начале июля 1922 года дали прекрасные результаты. Макетные бомбы, сброшенные с высоты 2500 м, легли не далее 25 м от метки цели.

Это была огромная победа конструкторского и организационного таланта Александра Северского. Целый год упорного труда над очень нужным для американских лётчиков устройством завершился полным успехом. Компания Сперри получает специальный правительственный контракт на освоение выпуска очень важного блока прицела Северского – автоматического вычислителя.

Тут происходит смена его работодателя. Конгресс урезает бюджет военной авиации, и она уже не может платить зарплату штатским, таким как Северский. Он снова безработный. Но военные договариваются с компанией Сперри, что они будут платить зарплату Северскому в рамках нового контракта. Теперь всё в порядке, и Александр может полностью отдать своё время и свой живой ум разработке усовершенствованного аналогового вычислителя для прицела.

«Seversky Aero Corporation»

В это время Вилли Мессершмитт защищает дипломный проект в Высшей технической школе Мюнхена и регистрирует свою первую компанию по конструированию и постройке планеров и самолётов в родном городе Бамберге.

Александр Северский в Нью-Йорке тоже решает, что пора зарегистрировать свою собственную компанию. У него уже есть какие-то накопления, он преуспевающий конструктор и изобретатель в компании Сперри. Выглядит он очень привлекательно. Он носит дорогие костюмы. У него теперь собственный легковой автомобиль, на котором он разъезжает по делам, а по воскресеньям совершает дальние поездки к друзьям. Александр продолжает брать уроки английского языка у своей подруги, которая танцует в ревю с участием полуобнажённых очаровательных актрис. Но от своего «русского» акцента так никогда и не избавится. И он ещё летает на показательных выступлениях асов и пилотажных групп.

Для работы в своей компании Александр находит помощника и партнёра – Александра Тучкова. Он бывший офицер флота. Осенью 1922 года компания была зарегистрирована. Она была создана главным образом для официального отслеживания использования патентов Северского в разных странах и оформления лицензий. В компании Северский занимает все должности, кроме той, которую он отдал Тучкову – должность казначея.

Компания занимает одну комнату – кабинет Александра в его квартире в Бруклине, на 42-й стрит. В квартире царствует его мама Вера. Она добродушна, хлебосольна и очень любезна со всеми посетителями и друзьями сына. Квартира обставлена по старой, предвоенной моде Санкт-Петербурга, и такой интерьер очень нравится американцам. На стене большой портрет отца Александра и бывшего мужа Веры. Прошло восемнадцать лет, как они развелись, но Вера продолжает его любить таким, каким он был на портрете и каким он был тогда, когда они были вместе.

Собственная компания Северского была «бумажной», не имела своей производственной базы и не могла конкурировать с ведущими самолётостроителями США. В таком же положении был и Вилли Мессершмитт. Он не мог тягаться с Юнкерсом и только строил свои хорошие планеры. Александр пока не может построить свой самолёт и принимает заказы на разработку чертежей деталей, узлов и оборудования для самолётов других компаний. Много технических новинок рождается на его чертёжной доске. Основной материал в различных

видах: листы, штамповки, поковки и литьё – это дюраль. Александр создаёт новые конструкции и одновременно постигает секреты их оптимизации. Но таких заказов очень мало.

Неутомимый русский продолжает работать над новыми изобретениями. Он участвует в создании новых аэронавигационных приборов и устройств автопилота, разрабатывает конструкции убирающегося шасси, оригинальных зависающих щелевых закрылков и систем заправки самолёта в воздухе. Александр с увлечением изобретает новые конструкторские решения, посылает заявки на патенты. Его уважают и ценят, часто приглашают испытать в воздухе новый самолёт.



Бизнесмен Александр Северский

Но основной его заработок в компании «Сперри гироскоп». И здесь у него увлекательная и очень напряжённая работа над конструкцией электро-механического аналогового вычислителя траектории бомбы, который не только подсказывает штурману момент её сброса, но и облегчает командиру выдерживать боевой курс.

Опять новые заявки на изобретения и новые патенты. Работы в компании «Seversky Aero Corporation» прибавляется, и Александр зачисляет в её штат брата Георгия. Он теперь как официальный представитель в Европе разрабатывает и рассылает проспекты патентов брата, собирает сведения об их использовании и оформляет лицензии. Александр в это время с увлечением работает над воплощением своих изобретений в действующие системы и устройства.

С наступлением первых тёплых дней весны 1923 года завершена подготовка к испытаниям двух изобретений Александра – системы заправки в воздухе и бомбардировочного прицела. Отдел оборудования самолётов в Инженерном центре в штате Огайо почти одновременно доработал и подготовил к лётным испытаниям два бомбардировщика DH-4 для осуществления заправки топливом в воздухе и изготовил наземный стенд для отладки бомбардировочного прицела. В обеих работах автор изобретений принимает непосредственное участие.

Первая попытка состыковать в воздухе два биплана ДН-4, чтобы перелить топливо по шлангу из «танкера» в «боевой самолёт», произошла над аэродромом в Сан-Диего 27 июня 1923 года. Когда оба самолёта заняли в воздухе исходное положение, второй член экипажа из задней кабины летящего выше и впереди «танкера» начинает раскручивать и опускать шланг. Второй член экипажа в задней кабине «боевого самолёта» ловит его конец с запорным клапаном и вставляет его в эластичное гнездо приёмного бака. При этом запорный клапан шланга механически открывается и перекачка топлива начинается.

Наконец, 27 августа 1923 года наступил решающий этап демонстрации эффективности изобретения. «Боевой самолёт» летал по замкнутому маршруту и после 14 успешных заправок в воздухе пролетел без посадки 5270 км. Это был мировой рекорд. Русского изобретателя поздравляли все.

Но внедрения этого изобретения Северского в дальнюю бомбардировочную авиацию США тогда не произошло. Тяжёлые самолёты могли иметь большой запас топлива на борту. Только реактивным бомбардировщикам, двигатели которых были уж очень прожорливы, потребуется заправка в воздухе. Летом 1948 года будут сформированы первые две эскадрильи самолётов-заправщиков для обслуживания дежурства в воздухе бомбардировщиков В-50 и В-52. Но к этому времени автор изобретения уже не сможет получать за него вознаграждение. Срок действия его патента уже закончится.

Прицелу Северского, которому он дал обозначение С-1, предстояло пройти комплексное испытание под крышей ангара. Военные штурманы решили, что в таких условиях можно детально изучить характеристики и свойства нового сложного оборудования бомбардировщиков, сохраняя возможность внесения в его конструкцию необходимых изменений. Автор прибыл на аэродром Инженерного центра Военной авиации почти одновременно с доставкой туда ящиков с блоками прицела с завода Сперри.

На полу ангара двигалась в разных направлениях и с разной скоростью радиоуправляемая модель линкора, которой управлял с небольшого пульта офицер отдела оборудования. Над полом возвышаласьдвигающаяся ферма, имитирующая бомбардировщик, с установленным прицелом С-1 и подвешенной маленькой бомбой. Когда Северский убедился, что система работает, он приглашает генерала Митчелла. Генерал перепробовал все позиции. Он сбрасывал бомбу, исполняя роль штурмана и прицеливаясь на высокой платформе, и бомба попадала в маленький линкор, который непредсказуемо двигался по полу. Затем он сам управлял линкором, стремясь избежать попадания. Но и это ему не удавалось. Он также попробовал себя в роли пилота «бомбардировщика». В конце долгих испытаний и подсчёта попаданий возбуждённый генерал воскликнул, обращаясь к автору и указывая на прицел: «Северский, это же настоящая вещь!»

Теперь прицел надо установить на доработанный под него бомбардировщик NBS-1 и провести его лётные испытания. Но вот самолёт готов, и лётчик-испытатель Инженерного центра лейтенант Джон Уитли перегоняет его на базу Военной авиации армии Лэнгли в юго-восточной оконечности штата Вирджиния. Вскоре там появляется и автор прицела. Он в экипаже бомбардировщика NBS-1 исполняет обязанности бомбардира и сам будет отлаживать и испытывать свой прицел в реальных условиях боевого применения. Сначала Александр бросает макетные и боевые бомбы с разных высот на неподвижные цели. Получив хорошие результаты, он стал думать, где найти подвижную цель, не обращаясь к морякам. Уж больно натянутые отношения были с ними. И придумал. В ясный день сбоку к летящему бомбардировщику NBS-1 со стороны солнца пристраивается дирижабль армии. Северскому нужна его тень, которая движется под бомбардировщиком и по форме напоминает корабль. Она-то и будет исполнять роль подвижной цели. Теперь бомбы летят в неё.

Два с половиной летних месяца проводит Александр на военной базе Лэнгли в штате Вирджиния. Интенсивные полёты днём и офицерский клуб вечером. Он – душа общества. Его душевные русские песни под собственный аккомпанемент на пианино никого не оставляют равнодушным. Жены офицеров не отказывают, когда он приглашает танцевать. Он прекрасный и галантный танцор. На его протез ноги уже никто не обращает внимания. Он любит бывать в гостях и приглашать гостей к себе в номер гостиницы. Остроумные и искрометные шутки Александра вызывают дружный хохот окружающих. Его часто можно видеть в местном спортивном бассейне, где он с удовольствием плавает. Особенно крепкая дружба связала Александра с его напарником по испытательным полётам, лейтенантом Уитли.

Но пришло время передавать бомбардировщик с прицелом C-1 строевому экипажу воинской части. Александр терпеливо обучал нового бомбардира обращению с прицелом. Он уезжал к себе в Нью-Йорк в полной уверенности, что его прицел в надёжных руках.

В первых числах сентября 1923 года 17 бомбардировщиков Военной авиации армии перелетели из Лэнгли на временный аэродром на мысе Хаттерас, чтобы быть поближе к стоянке двух больших военных кораблей, которые им предстояло потопить. Новое шоу, организованное генералом Митчеллом, началось 5 сентября. Как и два года тому назад, когда авиация прилюдно потопила немецкий линкор «Остфрисланд», теперь она должна продемонстрировать своё преимущество бомбовым ударом по двум американским броненосцам «Вирджиния» и «Нью-Джерси», которые были спущены на воду в 1906 году и три года тому назад выведены из состава флота. Эти бронированные гиганты имели длину 134 м и толщину брони верхней палубы 76 мм.

Как и прежде, генерал Митчелл хотел доказать, что деньги надо вкладывать в самолёты, а не в корабли. Но теперь упор делался на демонстрацию точности бомбометания с больших высот. Коронным номером Митчелла была точность поражения цели с прицелом Северского.

На белоснежном трёхпалубном военном транспорте «St. Mihiel» с такой же длиной, как и у приговорённых броненосцев, собралось три сотни самых именитых и влиятельных зрителей США. Здесь были командующий Армией – генерал Першинг, командующий боевыми операциями флота – контр-адмирал Шумахер, заместитель военного министра Девис, командующий Военной авиацией армии – генерал-майор Патрик. Большую группу их помощников и экспертов дополняли сенаторы и конгрессмены, а также два десятка представителей прессы.

Бомбардировщик NBS-1 с прицелом Северского поражает броненосец «Нью-Джерси» мелкими бомбами с невероятной точностью с высоты 3200 м. Его сразу же добьют другие бомбардировщики тяжёлыми бомбами. Семь бомбардировщиков Митчелла потопили «Вирджинию» бомбами весом по 500 кг в этот же день. Успех авиаторов полный! Моряки в трауре.

Но победу у генерала Митчелла опять украли. Генерал Першинг совместно с контр-адмиралом Шумахером составляют текст «нейтрального» коммюнике и рассылают его по радио во все редакции газет. Репортёрам на транспорте «St. Mihiel», свидетелям потопления, не дали связаться со своими редакциями. В результате утренние газеты вышли с описанием события в интерпретации моряков. Генерал Митчелл сохранит свою обиду на военное руководство страны до конца своих дней. Только после его кончины Президент США Рузвельт реабилитирует опального военного стратега и посмертно присвоит ему опять звание генерала. А один из лучших двухмоторных бомбардировщиков Второй мировой войны американцы назовут «Митчелл».

Александр Северский в те сентябрьские дни 1923 года в Нью-Йорке был далёк от деталей схватки авиаторов и моряков. Он по-настоящему радуется, читая в газетах комментарии генерала Першинга о прошедшем событии, в которых он отмечает «выдающиеся качества

нового прицела на бомбардировщиках». Он уже думает о патентовании устройства нового блока прицела и других изобретений.

В воскресенье он навещает друга их семьи Игоря Сикорского, который теперь обосновался в одном из ангаров лётного поля Рузвельта в центре Лонг-Айленда и строит там двухмоторный пассажирский самолёт. Они как старые друзья тихо беседуют. Александр не мог не поделиться с уважаемым соотечественником успехами в работе над своими изобретениями.

Компания «Seversky Aero Corporation» продолжает функционировать и приносить доход. Отслеживается использование более двух десятков патентов Северского в шести странах.

Александр уже уверенно стоит обеими ногами на американской земле. За пять лет жизни в Америке он многого добился. Одноногий русский лётчик так повысил своё лётное мастерство, что стал в один ряд с лучшими пилотажниками мира. Его инженерные и конструкторские способности, помноженные на трудолюбие, силу воли и упорство, позволили ему создать такие устройства, которые повысили эффективность самолётов и принесли ему уважение и признательность авиаторов США. Американское начало оказалось успешным.

Глава 4. Гражданин США

Диплом американского инженера

Работа над усовершенствованием прицела близилась к завершению, и Александр всё чаще стал задумываться о своём будущем. Где он будет работать? Он садится в поезд до Вашингтона. Там, в штабе командующего Военной авиацией генерал-майора Патрика, у него много друзей, с кем можно посоветоваться. Состоялась беседа и с генералом. Создателя замечательного бомбардировочного прицела Патрик приветствовал как важного поставщика нового оборудования и обещал всяческое содействие его дальнейшей карьере.

Уже вернувшись в Нью-Йорк, Александр получает благодарственное письмо от генерала Патрика и чек на десять тысяч долларов. В то время это была очень большая сумма. Другим важным результатом поездки в Вашингтон был совет его друга в штабе Военной авиации. Он настоятельно рекомендовал Александру подать документы в какой-нибудь университет с заявлением о зачёте сданных в России предметов, признании российского диплома Морского корпуса и выдаче американского диплома.

Теперь Александр решает, что стоит этим заняться, и подаёт заявление с копиями всех документов в университет Нью-Йорка о получении диплома по инженерной специальности. В качестве приложения – копии патентов и свидетельств на изобретения, а также благодарственного письма генерала Патрика.

Самым дорогим новогодним подарком в наступающем 1924 году был для Александра и его мамы Веры диплом американского инженера, выданный ему Университетом штата Нью-Йорк.

Но был ещё один очень важный для Александра документ. Его военные друзья, не без генерала Митчелла, подготовили и подписали у военного министра США Джона Вика письмо министру труда Джеймсу Девису с обоснованным ходатайством о получении эмигрантом из России Александром Северским американского гражданства. Служба эмиграции и натурализации тогда подчинялась министерству труда. В письме говорилось, что Северский более пяти лет работал на военное министерство. Он предоставил военному министерству технические решения самого высокого уровня, изобрёл бомбовый прицел, представляющий исключительный интерес. Поэтому желательно, чтобы мистер Северский стал полноценным гражданином США, который, следовательно, будет обязан выполнять все законы страны.

Это письмо возымело действие. В офисе службы натурализации Александру выдали перечень документов, которые он должен приложить к своему заявлению о предоставлении американского гражданства. Сбор этих документов займёт у него целый год, потому что они с мамой Верой решают совершить путешествие в Европу.

Цель поездки – подать заявки на получение патентов в ряде европейских стран. Когда в Париже цвели каштаны, Александр и Вера снова увидели многочисленных представителей семейства Прокофьевых-Северских, обосновавшихся там. Вера, наконец, могла обнять сына Георгия, а Александр – отца, брата и сводную сестру.

В Париже русских было очень много. Среди них друзья и знакомые Александра. Все как-то устроились, но шикарный «американец» вызывал у них восторг и тихую зависть. Александр это чувствовал.

Его отец Николай сильно постарел, но продолжал выступать в ночном клубе «Кавказский шато». Он жил с женой и дочерью отдельно от семьи сына. Варвара Григорьевна ещё старалась держать фасон, а их дочь Ника предстала перед Александром восемнадцатилет-

ней красавицей. Брату Георгию пришлось поработать таксистом, потом он начал выступать вечерами вместе с отцом в ночном клубе. Его жена Елизавета довольствовалась случайными заработками. Детей у них не было.

В целом впечатление о жизни его родных в Париже было не очень радостным. Да и его дела с патентами грозили затянуться на долгие месяцы. Запустив процесс оформления, Александр с мамой возвращаются в Нью-Йорк.

В свой тридцатый день рождения Александр получает множество поздравлений. Но особо приятное и тёплое поздравление от отца и брата из Парижа. Отца избрали вице-председателем Союза русских лётчиков во Франции и в правление Лиги монархистов. Они с братом Георгием выступают на концертах и вечерах перед русскоязычной публикой.

Осенью Александр снова с мамой плывёт в Европу. Дела с патентованием его изобретений двигались слишком медленно. Брату Георгию не удалось реализовать их планы, а нанять юристов-патентоведов Александру было не по карману. Теперь он хотел оформить в Англии секретный патент на свой бомбовый прицел. В Лондоне он предварительно переговорил с помощником министра авиации. Там состоялись трёхсторонние переговоры. Третьим был американец Джон Доран из лондонского офиса компании «Сперри гироскоп». Договориться о продаже лицензии на производство прицелов Северского в Англии не удалось. Англичане хотели купить лицензию в будущем, а пока их интересовал только готовый и работоспособный образец прицела, изготовленный компанией «Сперри гироскоп».

Александр уже собрался в обратную дорогу домой, когда Вера неожиданно сообщила, что хочет остаться в Париже с Георгием. Со своей невесткой Елизаветой она нашла общий язык и получила согласие жить с ними вместе. В свою квартиру на 42-й стрит в Бруклине Александр возвратился один.

Прошедшим летом прицел Северского С-1 прошёл полномасштабные испытания на бомбардировщике NBS-1. В отчёте строевых лётчиков как главное достоинство отмечалась его высокая точность. Но в числе недостатков перечислены громоздкость, большой вес, сложность и ненадёжность. Масла в огонь подлил Элмер Сперри. Перед Рождеством он присылает командующему Военной авиацией, генералу Патрику, телеграмму с уведомлением, что стоимость одного прицела С-1 при выпуске партии из пятидесяти штук составит 12,5 тысячи долларов. Генерал Патрик приказал искать альтернативу.

Вспомнили, что у Северского имеется давнишний конкурент. Эмигрант из Швейцарии Георгес Эстопей разрабатывал в Инженерном центре военных свой вариант бомбардировочного прицела D-1, опытный образец которого изготовила «Сперри гироскоп». Он был легче, меньше, проще и стоил всего 600 долларов. Но не обеспечивал такой точности, как у С-1.

Дело кончилось двумя контрактами. Инженеру Эстопею на работу по повышению точности его прицела, а Северскому – по упрощению С-1. На ближайшие два года Александр был обеспечен работой по созданию улучшенного прицела С-2.

Свадьба

Это новое и сильное чувство заполнило его всего сладостной теплотой. Александр всё время думал о ней, и прекрасный образ этой девушки появлялся перед ним. Он влюбился в американку. Она на восемь лет моложе, очень красивая, с искрящимися лукавыми глазами и ямочкой на подбородке, элегантная и богатая. Ей двадцать два года, она стройна и почти одного роста с ним. Её имя Эвелин Оллифант.

Она прекрасно танцевала, и для одноногого именитого русского ухажёра это было особенно важно. Эвелин уже довелось общаться с русскими. Не так давно она брала уроки у знаменитого балетмейстера Михаила Фокина и потом какое-то время выступала в шоу на Бродвее.

Их познакомил в ночном клубе друг Александра, атташе в посольстве США на Кубе, лейтенант Филлип Мелвилль. Александр приглашает Эвелин на танец и успевает шепнуть ей, чтобы она без колебаний оставила его, если он покажется ей неуклюжим из-за протеза ноги. Она оценила и изящество его танца, и его скромность.

Она родилась в Новом Орлеане, где у её отца, врача Самуэля Оллифанта была успешная практика по дерматологии, а у матери Эвелин Кеннеди – множество богатых родственников. Девочку назвали именем её матери. Семья переехала из Нового Орлеана в Нью-Йорк, когда ныне покойному отцу предложили место профессора в госпитале.

Их роман развивался бурно и стремительно. По настоянию родных невесты венчание состоялось 23 июня 1925 года в Методистской церкви города Билокси на самом юге штата Миссисипи на живописном берегу Мексиканского залива. Рядом с церковью находится усадьба очень богатой бабушки невесты. Дом и сад были празднично украшены по поводу свадьбы внучки. У семейства Кеннеди в городе Билокси была своя гостиница, в которой комфортно разместились гости, приехавшие на свадьбу.

На церемонии венчания невесту представлял её дядя. Со стороны жениха были только друзья. Свадьба была многолюдной и весёлой. Молодых поздравляли лётчики, конструкторы самолётов, врачи и бизнесмены, друзья невесты и жениха.

В свадебное путешествие молодые отправились в Европу. В Париже Александр знакомит с женой всю свою родню. Его мать Вера была счастлива обнять Эвелин. Она себя уже неважно чувствовала и теперь была спокойна за своего старшего сына – он сделал прекрасный выбор.



Супруги Александр и Эвелин Северские

Когда Северские вернулись в Нью-Йорк, они поселились в небольшом двухэтажном доме № 104 на улочке Саквилль Род в Гарден Сити на Лонг-Айленде. Это был тихий спальный район. Дом жилой площадью 170 м² с двумя туалетами стоял на зелёном участке с деревьями и кустами. На патио в садовых креслах можно было отдохнуть от городской суеты и поговорить о делах. Отсюда Александру было недалеко до здания компании «Сперри гироскоп», где он продолжал работать над своим прицелом. Свою квартиру на 42-й стрит в Бруклине он теперь использовал только как офис своей компании «Северский Аэро Корпорейшн».

В их новом доме супруги часто принимают гостей, тут царит радость и любовь. Все гости знают их дом, третий слева от угла Стюарт авеню. Но авиация – это главная тема бесед, споров и новостей.

В декабре 1925 года, когда было очень холодно, в Париже скончалась Вера. Александр получил согласие брата похоронить мать в Нью-Йорке. Эвелин согласилась отдать место на кладбище Woodlawn в Бронксе, принадлежащее её семье. Там Веру и похоронили.

Но у Александра теперь была другая мама – любимая тёща. Она заботилась о зяте не меньше, чем о своей дочери, и предложила ему партнёрство в инвестировании средств в акции преуспевающих компаний.

Теперь они вместе решали, какие акции покупать, а какие продавать, и давали команду своим брокерам. Это было безмятежное время, когда до экономического кризиса было далеко. И никто даже не думал, что такое возможно. Александр предпочитал покупать акции авиационных компаний, состояние дел в которых он хорошо знал. Его фаворитом была компания «Кёртисс».

С 1926 года в США стали выдавать новые сертификаты пилотов. Согласно новой классификации они делились на три категории: пилот частного самолёта, пилот промышленности и транспортный пилот. Последний сертификат был самым высоким. Транспортный пилот имел право управлять любыми самолётами. Александр подаёт заявление на получение сертификата транспортного пилота, приложив документы о налёте сотен часов на самолётах разных типов. Только в первой половине 1927 года он находился в воздухе в среднем по пятнадцать часов в месяц.

С таким налётом и опытом, как у Александра, сертификат транспортного пилота ему был обеспечен. Но оказалось, что их выдают только гражданам США. А заявление Александра с соответствующими бумагами уже два года лежит без движения в Службе натурализации. Пришлось обращаться к нужным людям, те напомнили чиновникам о письме военного министра, и дело Северского рассмотрели в «особом» порядке.

Русский американец

Это знаменательное событие в семье Северских произошло в ноябре 1927 года. Александр проходит собеседование, торжественно вместе с сотнями таких же соискателей в огромном зале принимает присягу Соединённым Штатам Америки и становится гражданином этой страны. Через некоторое время он получает красиво оформленный Сертификат о натурализации.

В нём красивой вязью написано: «Генеральный прокурор Нью-Йорка нашёл, что Александр П. де Северский, проживающий в США и имеющий намерение жить в США в соответствии с законами натурализации, имеет право быть признанным гражданином США, и эта персона признана гражданином Соединённых Штатов Америки».



Нагрудный знак майора Северского

Теперь уже он может получить свой Сертификат пилота высшей категории и с полным основанием быть допущенным ко всем военным секретам. Александр более тесно сотрудничает с военными и более глубоко вникает в проблемы боевой авиации. Через год ему присваивается звание майора ВВС в запасе. По рангу оно соответствовало воинскому званию капитана российского флота, в котором он появился в США в 1918 году. Александр гордится званием майора и непременно указывает его в своих публикациях и выступлениях.

Тем временем постоянная работа над менее громоздким бомбардировочным прицелом С-2 завершилась разработкой механизма, который автор назвал «Автомат сноса». Он позволил ещё больше повысить точность прицела и упростить работу с ним. Северский ожидает подписания контракта, предусматривающего единовременную выплату десяти тысяч долларов и дополнительных вознаграждений за каждый купленный прицел. Но уходящий в отставку генерал Патрик отказался его подписывать.

Оказалось, что ветер дул от конкурента. Георгес Эстопей запустил свой улучшенный бомбардировочный прицел D-4 в серийное производство на заводе компании «Сперри гироскоп».

Новый командующий Авиационного корпуса армии генерал-майор Джеймс Фехет приказал в начале 1928 года провести ревизию всех имеющихся бомбардировочных прицелов. Оказалось, что прицел Северского остаётся самым точным. После личной встречи в Вашингтоне с майором Северским командующий даёт добро на полную оплату разработки его прицела С-3.

С 1 июля 1928 года начинается новый этап напряжённой работы. Александр ежедневно из своего дома отправляется или в офис на 42-й стрит в Бруклине, где он часами сидит за чертёжной доской, или на завод Сперри посоветоваться с инженерами. Полтора года ушло на создание экспериментального С-3, а затем ещё полтора года на отработку и организацию серийного выпуска С-4 компанией «Сперри гироскоп». Бомбардировочные прицелы Северского с начала 1930 года будут устанавливаться на все бомбардировщики США. Цена одного прицела при выпуске партии в 25 штук будет около десяти тысяч долларов. Помимо боль-

шого вознаграждения за разработку прицела Северский получает отчисления от каждого выпущенного С-4.

Русский американец Северский становится богатым человеком. Он уже может себе позволить купить собственный пилотажный самолёт и выступает на нём в целом ряде известных на всю страну авиационных праздниках. Александр Северский становится членом сплочённого общества знаменитых авиаторов. Организаторы многотысячных зрелищных мероприятий с участием пилотажных самолётов платят лётчикам большие гонорары. Призы за победу в авиационных гонках составляют тысячи долларов. В соревнованиях на точность приземления, организованных Аэроклубом Лонг-Айленда, Александр занимает первое место.

В 1930 году он приобретает одну из лучших пилотажных машин того времени – самолёт компании «Brunner-Winkle» модель «Bird» за четыре тысячи долларов. Машину сконструировал русский эмигрант Михаил Леонтьевич Григорашвили. Здесь в США он для краткости становится Майклом Грегором. С Александром Северским он был знаком ещё по Санкт-Петербургу. Их плодотворное сотрудничество по созданию новых самолётов ещё впереди.

Но Эвелин тоже хочет научиться летать. Александр приветствует это желание и сам учит любимую жену. Она оказалась очень способной, летать не боялась и быстро продвигалась в освоении нужных навыков. Когда она взлетала самостоятельно в первый раз одна, у Александра перехватило дыхание. Но её красивая и уверенная манера пилотирования быстро успокоила влюблённого супруга. В конце июля 1930 года Эвелин получает заветный сертификат пилота США.



Эвелин, обладательница сертификата пилота

Дальше больше, Эвелин увлеклась авиационным спортом. Она устанавливает несколько женских рекордов США. Ей очень хотелось быть не менее знаменитой лётчицей, чем её муж. Она включается в общественную работу и участвует в организации клуба американских лётчиц с выразительным названием «99». Её близкими подругами становятся зна-

менитые лётчицы США Рес Николс и Амалия Эрхардт. Она также с удовольствием летает на «Птичке», которую купил муж, и рекомендует её другим членам их аэроклуба. После того как по её рекомендации были приобретены несколько машин, президент компании Уильям Винкль начал выплачивать ей 10 % комиссионных за каждый проданный самолёт. Дружба с ним для Северских окажется очень полезной.

А Александр так отточил своё лётное мастерство, что начал пробовать грациозно выполнять фигуры высшего пилотажа в такте вальса. Полюбоваться на танцующего в воздухе лётчика Северского приезжали тысячи зрителей.

Предложение авиаконструктора Игоря Сикорского проводить демонстрационные полёты и продавать доработанный вариант его двухмоторной летающей лодки-амфибии S-38 было принято Александром с энтузиазмом. Он подписывает контракт 27 января 1930 года. Для морского лётчика такое близкое общение с гидросамолётом новейшей конструкции было праздником и большой удачей. У него уже давно зародилась мечта реализовать свой опыт в собственной конструкции гидросамолёта. Он даже набрасывал эскизы вариантов облика, но пока этим всё и кончалось.

На амфибии Сикорского были установлены два радиальных мотора воздушного охлаждения по 400 л.с. каждый. Размах её верхнего крыла достигал 22 м, а взлётный вес был около пяти тонн. В её просторной пилотской кабине оба лётчика сидели рядом, а в салоне за ними размещались десять пассажиров. Александр и Эвелин вместе с двумя механиками демонстрируют амфибию во Флориде и на Кубе. За три месяца работы Северских на летающую лодку-амфибию S-38 поступило более ста заказов.

Когда Сикорский построил небольшую одномоторную летающую лодку-амфибию S-39, он опять приглашает Северского испытать её модифицированный вариант и продемонстрировать его потенциальным покупателям. В мае 1930 года на S-39 с ним летают Чарльз Линдберг и другие знаменитые лётчики. Александр видит все достоинства и недостатки летающих лодок Сикорского. Теперь он знает, какой гидросамолёт он должен создать. Это будет одномоторная амфибия.

Самолётостроительная компания

Александр и Эвелин пытаются бороться за возможность создавать новую авиационную технику. У Александра уже есть имя в авиационных кругах, есть опыт и задел по новым разработкам. Он уже зарекомендовал себя как авиационный конструктор, генерирующий очень продуктивные идеи и технические решения. Ему нужна новая компания, где бы он мог реализовать свой талант.

Новый 1931 год они встречали с реальной надеждой создания компании. Эта надежда определялась верой в конструкторский и организаторский талант Александра Северского, верой в то, что он сможет разработать такой самолёт, который будут покупать в больших количествах. Поэтому и название компании должно быть связано с его именем, и президентом компании должен быть он, Александр Северский.

Казалось, они всё продумали. Сначала регистрация компании, потом выпуск десяти тысяч акций и их продажа на бирже. На полученные деньги нанимается персонал, арендуется заводское помещение, покупается оборудование, инструменты и материалы.

Новая самолётостроительная компания «Seversky Aircraft Corporation» была зарегистрирована 17 февраля 1931 года. Но дальше всё пошло не по плану. Акции компании Северского никто не покупал. Экономический кризис отбил охоту вкладывать деньги в авиационную промышленность. К концу года стоимость акций авиационных компаний на бирже Нью-Йорка составляла только 5 % от их предкризисной стоимости. Положение казалось безвыходным. Не быть Северскому авиаконструктором и не строить свои самолёты!

Но тут, как всегда в трудные периоды своей жизни, у Александра произошёл невероятный выброс энергии. Он стал лихорадочно искать богатого банкира, который бы поверил, что вернёт с прибылью свои деньги, если вложит их в компанию Северского. Он поднял на ноги всех своих друзей, пустил в ход всё своё красноречие. Не обошлось и без связей семьи Кеннеди. И такой человек нашёлся.

Добрый волшебником, подарившим Александру новую компанию, явился мультимиллионер Поль Мур. Это был тёртый калач и потомственный бизнесмен. Его отец Уильям, который скончался восемь лет назад, оставил сыну огромное наследство и связи на Уолл-стрит. Поль Мур переваривал огромное количество новой для него информации в незнакомой сфере авиационного производства. Его анализ ситуации показал, что для успешной конкуренции компания должна строить новые самолёты и для этого иметь солидную производственную базу. Для её организации нужны большие капиталовложения. Следовательно, компания должна быть акционерной с привлечением средств инвесторов, которые рискнут в надежде на прибыль.

Бизнес-план Поля Мура был единственно реальным, поскольку он согласился вложить свои деньги в акции компании. Александр и Эвелин отчётливо понимали, что в новой компании они не будут владеть контрольным пакетом акций, поскольку их взнос невелик и равен стоимости патентов Северского. Фактически Поль Мур и немногие акционеры, которых он уговорил, нанимают Александра на работу в новой компании с условием, что он будет проектировать, строить и испытывать такие новые самолёты, которые будут хорошо продаваться. Александр хотел такую работу и был уверен, что сможет разработать выдающиеся самолёты. Он принимает условия Поля Мура.

Теперь Александру предстояло набрать команду опытных и энергичных авиационных конструкторов и технологов. Он даёт объявление в русских газетах о приёме на работу. Первым, кто явился и был принят на работу конструктором, оказался Александр Пишванов. Русский эмигрант, опытный авиационный инженер и бывший военный лётчик Российской армии сразу приглянулся Александру. В их судьбе было много общего. Пишванов участвовал в воздушных боях на стороне «белых» во время Гражданской войны, а затем служил пилотом-инструктором в ВВС Англии. Он эмигрировал в США в 1926 году. Теперь он показался Александру очень скромным, вежливым и много знающим инженером. Последнее время он работал в конструкторском бюро Сикорского, пока тот не перебрался из Нью-Йорка в Коннектикут.

Александр Северский сидел в своём офисе, в который он превратил квартиру на 42-й стрит в Бруклине, когда туда зашёл немного сутулый коренастый брюнет с кавказской внешностью. Так произошла встреча двух российских гениев, объединённая энергия и эрудиция которых позволит создать лучший в мире тяжёлый истребитель.

Перед Александром Северским стоял Александр Картвели и улыбался. Оба предварительно навели справки друг о друге. Из послужного списка, присланного Картвели, Северский узнал, что он тоже родился в Тбилиси, получил высшее авиационное образование и работал в самолётостроительных компаниях во Франции и в последние годы проектировал и строил в США свой несостоявшийся одномоторный дальний самолёт. Он тоже летал, но прекратил после травм, полученных при аварии самолёта. В их судьбе оказалось много общего, и они понравились друг другу.

Картвели рассказывает, что эту фамилию он получил недавно, вместе с гражданством США, а до этого он был Картвелишвили. Практические навыки конструктора он приобрёл, участвуя во Франции в проектировании одноместных цельнометаллических самолётов для установления мирового рекорда скорости. Потом на основе этих разработок был проект скоростного пассажирского самолёта. Но ему хотелось создать какой-то выдающийся самолёт, от которого все ахнут. Вечерами он рисует облики гигантского пассажирского самолёта для

беспосадочного рейса Париж – Нью-Йорк. Увлекает этой идеей своих коллег инженеров Тибо и Шангара. Вместе они разрабатывают эскизный проект. Получился цельнометаллический моноплан весом пятьдесят тонн. Ему потребовалось семь моторов.

В Париже в 1927 году Картвелишвили знакомит американского миллионера Чарльза Левина со своим проектом и показывает ему демонстрационную модель лайнера. Тот обещает финансировать постройку самолёта и приглашает на работу в США всю французскую команду.

В конце октября океанский лайнер «Aquitania» пришвартовывается в гавани Нью-Йорка, и два авиаконструктора Картвелишвили и Тибо ступают на землю Нового Света. Шангар приплыл позже. Но бизнесмен Левин предлагает сначала построить небольшой одномоторный прототип лайнера с дальностью восемь с половиной тысяч километров. Через полтора года трёхместный подкосный высокоплан начал пробежки, но взлететь не мог из-за маломощного двигателя. Левин отказывается от дальнейшего финансирования проекта, и конструкторы оказываются без работы.

Основать собственную фирму в США по проектированию трансокеанских самолётов не удалось. Пришлось устроиться рядовым инженером в американский филиал «Фоккера».

Теперь у Северского Александр Картвели в свои тридцать пять лет получает должность главного инженера компании. Северскому – тридцать семь, и он президент, главный конструктор и лётчик-испытатель. К нему пришло на работу много русских авиационных производственников.

Среди конструкторов выделяется Михаил Леонтьевич Грегор. В Санкт-Петербурге он был Григорашвили. Он на шесть лет старше Александра Северского и косвенно помог его отцу стать лётчиком – он модифицировал и продал ему французский самолёт. Здесь в Нью-Йорке Северский купил и эксплуатирует разработанный Грегором самолёт «Bird».

Миша кончил столичную гимназию в 1906 году и поступил в Институт инженеров путей сообщения (ИИПС). Там он увлёкся авиацией и стал организатором студенческого воздухоплавательного кружка и редактором журнала «Аэромобиль». Известные энтузиасты воздухоплавания России были его учителями. Вместе они в 1908 году организовали Императорский Всероссийский аэроклуб. Там студент Григорашвили знакомится со многими пионерами российской авиации.

В самолётостроительных мастерских Щетинина вместе с другими в 1910 году строит самолёт «Россия-Б», ставший первым отечественным серийным монопланом. Лебедев был его первым лётным инструктором. Для совершенствования навыков пилотирования аэроклуб направляет Мишу во Францию в лётную школу Пишофа, где в июле 1911 года он получает пилотский диплом № 577 и становится одним из первых российских лётчиков и инструктором аэроклуба. Он много летает, но не теряет связь с институтом и воздухоплавательным кружком, принимает активное участие в организации там аэродинамической лаборатории. Он первым в 1913 году в Институте инженеров путей сообщения защищает дипломный проект на авиационную тему. В аэродинамической лаборатории института Миша проводит исследование оптимальных параметров воздушных винтов собственной конструкции, и они окажутся лучше новейших зарубежных образцов. Он сотрудничает с авиаконструктором Пороховщиковым и испытывает в воздухе его самолёт оригинальной конструкции.

Когда грянула война, Григорашвили работает инженером на самолётостроительном заводе Щетинина. Через год переходит на петроградскую мебельную фабрику Мельцера, который согласился выпускать его деревянные воздушные винты. Ещё через два года по массовому выпуску воздушных винтов системы «Г» Мельцер стал ведущим производителем в стране, и российская авиация не испытывала их дефицита.

После октября 1917 года Миша Григорашвили ещё некоторое время пытается сотрудничать с большевиками, но вынужден бежать в Тифлис. А когда они захватили власть и там, эмигрирует в США. Здесь он сменил несколько авиационных заводов, конструкторских бюро и свою фамилию на более удобопроизносимую – Грегор. В компании «Кёртисс-Райт» в Лонг-Айленде он приобрёл большой опыт разработки современных боевых самолётов. Михаил получает американское гражданство и в 1928 году становится главным конструктором и одним из учредителей самолётостроительной компании «Бед Эркафт». Его многоцелевые коммерческие самолёты пользуются большим успехом. Но экономический кризис уничтожает и его компанию. И вот в 1932 году Михаил Грегор соглашается занять должность заместителя главного конструктора в компании «Северский Эйркафт».

Теперь конструктором у Северского работает его бывший высокий начальник, который во время войны руководил воздухоплавательным отделением Морского Генерального штаба, Александр Тучков. Он же казначей его патентной компании «Северский Аэро Корпорейшн». Экспериментальными работами у Северского занимается Александр Пишванов. У него же работают российские лётчики Сергей Чемешов и Павел Самойло. Список русских в компании Северского был впечатляющим. Тут и Александр Павловский, Юрий Мейрер, Александр Лавров, Валериан Гарцев, Сергей Чимисов и Корвин-Круковский.

В лице окружающих их американцев «русские» работники компании находят искренних и заботливых сослуживцев. Александр Северский потом напишет: «Американцам всегда нравилось помогать тем, кто пытается вернуть себя в нормальное состояние, и русские эмигранты, несомненно, стремились к этому. А что касается разговоров об их большевистском правительстве, то, как и любые другие американцы, я стараюсь быть тактичным, поскольку я чувствую, что это их личная тема».

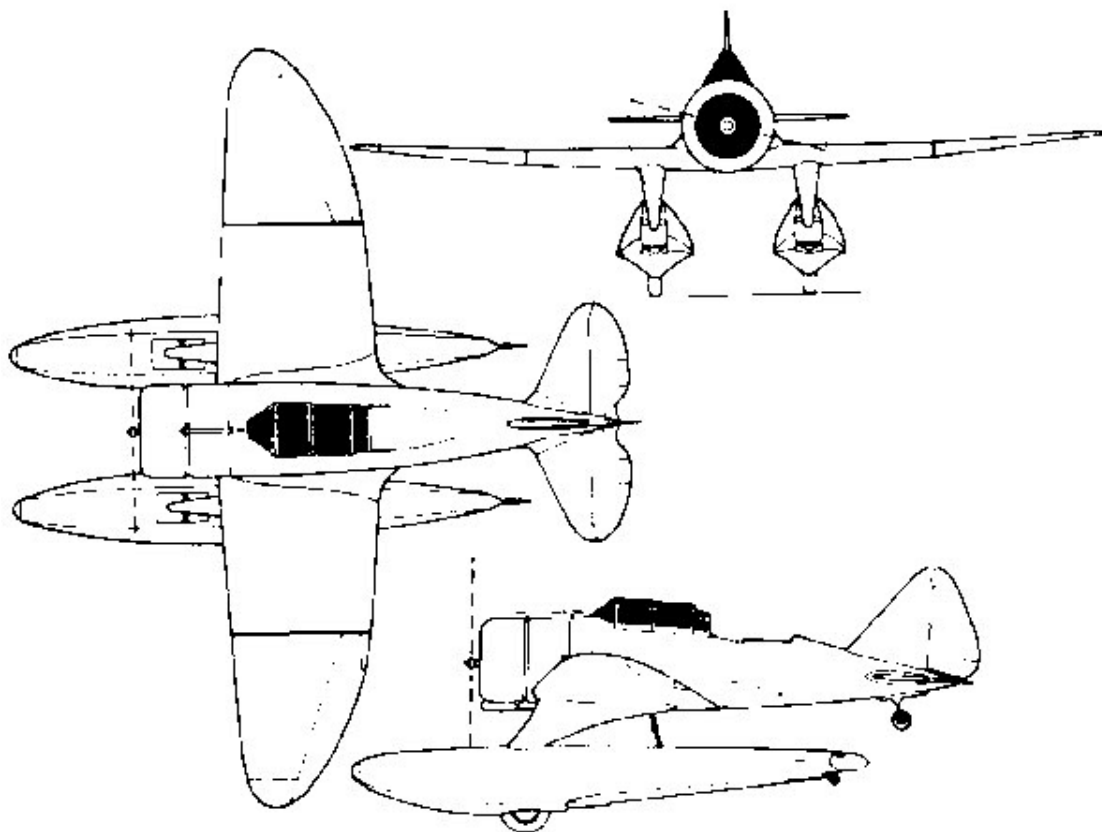
Конечно, самый опытный из них – Миша Грегор. Эта четвёрка – Северский, Грегор, Пишванов и Картвели – начинает проектировать свой первый самолёт в новой компании.

Амфибия «Северский»

Фактически эскизный проект самого первого своего аэроплана Александр Северский разрабатывает ещё до организации новой компании. Морской лётчик, конечно же, хотел создать гидросамолёт на поплавках, но универсальный – амфибию. Пару лет назад он получил патент на роликовые лыжи для самолётов. Теперь та же идея, только применительно к поплавку – колёса на его нижней поверхности.

К 1931 году, когда общий вид появился на листе ватмана, самолётостроение ещё делало робкие шаги к дюралевым машинам. Были отдельные энтузиасты авиационного сплава, среди которых выделялся знаменитый немецкий авиаконструктор Хуго Юнкерс.

Александр Северский идёт дальше Юнкерса. Он использует гофрированную обшивку крыла в качестве подкрепляющего поперечного набора для растягиваемой и сжимаемой гладкой обшивки, образующей силовой контур. То, что это должен быть низкоплан, автор не сомневается. Но он задумал заливать всё топливо не в округлые баки в крыле, которые отстоят от верхнего и нижнего силовых наборов и ограничены по объёму, а прямо в отгороженные отсеки. Но для этого надо отсеки сделать герметичными на бензин, а это гораздо труднее, чем на воздух или воду.



Общий вид амфибии Александра Северского

Полуэллипсная форма крыла в плане даёт минимальное сопротивление. Его размах не превысит десяти метров, и оно будет состоять из большого, почти прямоугольного центроплана и маленьких эллипсовидных консолей с элеронами. Радиальный двигатель воздушного охлаждения с двухлопастным воздушным винтом должен иметь мощность порядка 400 л.с. Капот НАКА, закрывающий его, также уменьшает вредное сопротивление. В остальном аэродинамическая схема – классическая.

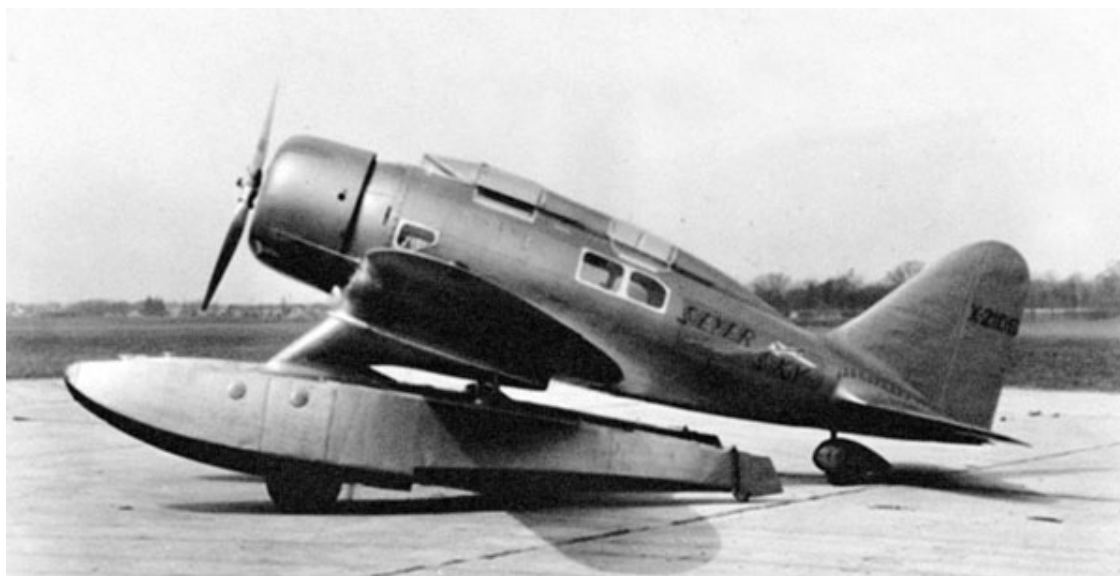
А вот с поплавками Александр придумал ряд новшеств. Полуутопленные основные колёса он расположил снизу поплавков перед срезом редана, где им и положено быть по отношению к центру тяжести амфибии. При движении по воде и в полёте колёса убираются заподлицо и выпускаются при посадке на грунт.

Изобретение же Александра Северского состоит в том, что сами поплавки перед посадкой и при взлёте с грунтовой полосы поворачиваются в вертикальной плоскости вокруг нижних шарниров стоек шасси, закреплённых на крыле и закрытых обтекателями. При складывании подкосов поплавки поворачиваются хвостовой частью вверх, давая возможность самолёту опираться на своё заднее колесо. При этом крыло находится под большим полезным углом атаки, который облегчает взлёт или тормозит на посадке. Для облегчения маневрирования на воде Александр придумал расщепляющиеся рули на поплавках.

Самолёт-амфибия, который теперь они разрабатывают вчетвером, будет перевозить двух пассажиров, почту и грузы в отдалённые районы побережья. Пассажиры разместятся в задней кабине, и по бокам фюзеляжа для них предусмотрены окна. Пилот – в передней кабине. Северский сам конструирует фонарь и небольшие окна внизу по бокам. Он также разрабатывает регулируемое кресло пилота. Вес конструкции ненамного превысит полторы тонны. Возможен вариант сухопутного самолёта с неубирающимся шасси. Трёхместный самолёт обозначили SEV-3.

Главный конструктор компании, помимо разработки компоновки и общего вида самолёта, выпускает чертежи поплавков с установкой на них убирающихся колёс и всех поверхностей управления. Грегор и Пишванов выпускают чертежи фюзеляжа. Чертежи крыла – ответственность Картвели. Зарплата конструкторов в 1931 году составила очень скромную цифру, меньше 900 долларов. Но уже в следующем году благодаря денежному вливанию Поля Мура появляется возможность развернуться по-настоящему. Офис компании переезжает из квартиры президента в Бруклине в престижный район Манхэттена на Лексингтон авеню у 49-й стрит. Александр и Эвелин переезжают в квартиру поблизости в прекрасном доме на 53-й стрит.

Над рабочими чертежами трудились долго. Новшества надо было сначала проверить на натуральных опытных образцах узлов. Но у молодой самолётостроительной компании нет своей производственной базы. Ею стал завод, выпускавший дюралевые поплавки для гидросамолётов. Он располагался на окраине Нью-Йорка в городке College Point на берегу залива Flushing Bay напротив теперешнего аэропорта La Guardia. Владелец завода Earl Dodge Osborn мечтал строить самолёты и свою компанию, основанную им в 1925 году, назвал «EDO Aircraft Corporation». Но ему заказывали только дюралевые поплавки для чужих гидросамолётов. Он с удовольствием согласился предоставить в аренду Северскому помещения, оборудование и инструменты, тем более что его самолёт был на поплавках.



Амфибия «Северский» SEV-3 на бетоне возле воды

Вся команда конструкторов и технологов Северского перебирается на завод. Здесь все становятся производственниками. Только к лету 1933 года, когда машину, покрашенную в ослепительный бронзовый цвет, с поплавками на колёсах, выкатили из цеха, для конструкторов наступило облегчение.

Но мастерам работы прибавилось. Надо было проверить работоспособность всех выдуманных механизмов и герметичность топливных отсеков. Как будут складываться подкосы поплавков? Как будут убираться колёса в поплавки перед разбегом на воде? Потекут ли топливные отсеки центроплана? Эти вопросы никому не давали покоя.

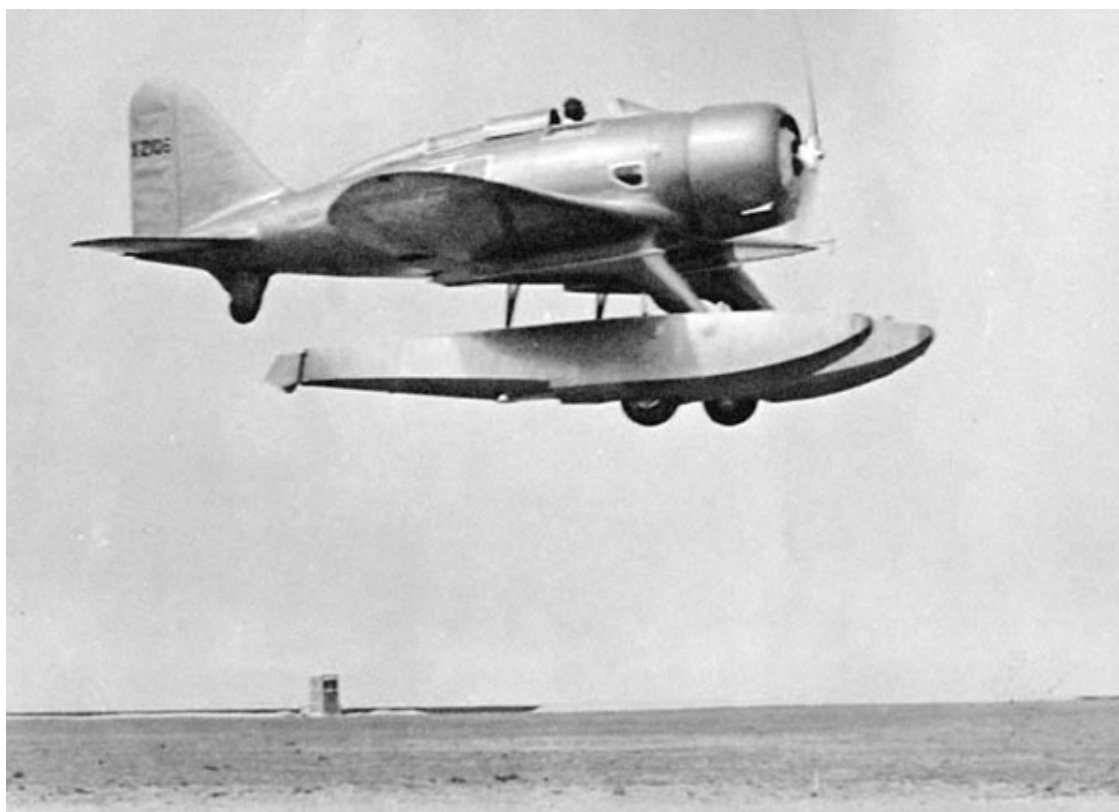
Наконец, «четыре мушкетёра» решают, что лететь можно. И этот день наступил, было 18 июня 1933 года. Александр Северский решил взлетать с воды, он ей доверяет больше. Мотор тянул нормально, поплавки встали на редан, и вода отпустила его первый самолёт вместе с ним.

Как он благодарен Грегору, Пишванову и Картвели, сколько изобретательности и умения они вложили в эту машину! И то, что она летит, и всё работает исправно, это результат их опыта и их воли. Конечно, он придумал сложный многоцелевой самолёт. Он и морской, и сухопутный. Таких поворачивающихся поплавков никто не делал, да и бензин внутрь крыла заливал только Юнкерс.

Все эти мысли крутились в голове Александра Северского, когда он уверенно набирал высоту, чтобы проверить устойчивость и управляемость этого сочетания фюзеляжа и двух больших поплавков. Его первый самолёт вел себя послушно, быстро реагировал на отклонения штурвала и педалей. Александр внимательно прислушивался, пытаясь на фоне рокота двигателя уловить вибрацию корпуса самолёта. Но её не было. Как ни странно для первого вылета, но придаться было не к чему. Вот и заход на посадку. Сегодня в заливе вода на редкость спокойная. А вот откроются ли замки полётного положения стержней подкосов поплавков? ... Открылись! Можно садиться.

Когда он, прибавляя газ и отклоняя руль направления в нужную сторону, медленно плыл к своему спуску на берегу, то думал: «Как же не похожа эта машина на то, на чем я летал в России».

Через несколько дней Эвелин выступает по радио Нью-Йорка в передаче «Утренний разговор». Она рассказывает о первом полёте мужа на его новом самолёте: «Я видела, что самолёт взлетел, как из пушки, на огромной скорости. Как лётчица, я понимала – он прекрасно управляется. По-видимому, восторгаясь машиной, мой муж бросал её из одной фигуры в другую, и всё говорило о том, что мой муж был счастлив. Самолёт был очень быстрый и манёвренный. Я тоже была счастлива. Но вот начался самый опасный этап любого испытательного полёта – посадка. Звук мотора затих, и самолёт спускается по изящной спирали. Затем он летит прямо в нескольких футах над водой и красиво приводняется. Вздых облегчения и радостные возгласы вырвались у всех, кто был рядом. Испытательный полёт полностью удался».



Амфибия «Северский» SEV-3 в воздухе

Три месяца лётных испытаний амфибии позволили глубоко изучить её свойства и устранить выявленные недостатки. Но для успешной продажи нового самолёта нужна мощная реклама. Лучшего места, чем Национальный авиационный праздник на аэродроме Рузвельта, намеченный на 7–8 октября, найти трудно. Это будет самое грандиозное авиационное шоу в истории Нью-Йорка. Уже 65 пилотов записались на участие в трансконтинентальных гонках, которые открывают авиационный праздник. Жена Президента Рузвельта, Элеонора – почётный председатель праздника. В нём принимают участие многие известные пилоты из-за рубежа, например самый результативный из ныне живущих ас Первой мировой войны майор Эрнст Удет.



Александр Северский над Нью-Йорком

Александр Северский подаёт заявку на попытку установления нового мирового рекорда скорости для самолётов-амфибий. Под аплодисменты многотысячных зрителей он три раза на максимальной скорости пролетает мерную дистанцию в три километра. На своём обтекаемом моноплане с поплавками Александр Северский 9 октября 1933 года фиксирует мировой рекорд скорости для самолётов-амфибий. Он пока небольшой и равен 290 км/ч. Но все газеты публикуют репортажи с фотографиями летящей красавицы амфибии SEV-3 и даже упомянули о второй попытке установления рекорда, потому что в первой отказал опломбированный высотомер, установленный на самолёте инспектором ФАИ.

Но вот беда, никто пассажирскую трёхместную амфибию Северского не заказывает, и его компания на грани банкротства. Поль Мур не хочет давать денег, ибо товар, созданный Северским, оказался невостребованным. Александр тоже скис и с ноября стал получать зарплату инженера-консультанта в отделении Крайслер Моторс.



Конструктор и лётчик Северский после рекордного полёта

Но счастливая судьба Александра ещё раз уберегла его от очередного падения. Военный атташе посольства Колумбии в Вашингтоне присутствовал на Авиационном празднике, очаровался самолётом Северского и послал своему начальству подробный отчёт с приложением всех публикаций американских газет и авиационных журналов.

Переговоры с представителями Авиации Флота Колумбии заняли всю зиму. Колумбийские моряки хотели иметь вооружённый разведчик, и SEV-3 казался им очень подходящим. Александр ещё раз демонстрировал им амфибию на земле, на воде и в воздухе. Договорились о поставке трёх машин в варианте «Military» SEV-3M и запчастей к ним за 92 тысячи долларов. Какое счастье, самолётостроительная компания Северского спасена!

Но только тут дружная четвёрка конструкторов осознала, что их компания не в состоянии построить три полностью идентичные машины с взаимозаменяемыми деталями и агрегатами, как того требуют колумбийские моряки. Ведь они собрали свою первую и единственную амфибию в углу арендованного цеха на заводе Ирла Осборна буквально «на коленке», подгоняя обводы и все стыки вручную «на глазок». Теперь, когда колумбийцы заказали три машины и взаимозаменяемые детали к ним, такая кустарная технология не пройдёт. Нужны стапелы, разделочные станки и дорогостоящий точный инструмент. И нужны квалифици-

рованные производственники. Всего этого у недавно родившейся компании нет. А сроки поставки заказанных самолётов поджимают.

Посоветовавшись с товарищами, Александр решает нанять для постройки трёх планеров SEV-3М компанию, которая может квалифицированно и быстро выполнить такой заказ. Выбор пал на «Киркхем инжиниринг и мануфактуринг». Её завод располагался в западной части аэропорта Фармингдейла в Лонг-Айленде и выпускал агрегаты самолётов «Фейрчалд» и «Грумман». Переговоры с Киркхемом шли трудно. Он меньше чем за 75 тысяч долларов заказ не принимал. Пришлось согласиться, и 16 мая 1934 года Северский подписывает контракт. А через девять дней посольство Колумбии переводит на расчётный счёт его компании аванс в сумме 46 тысяч долларов, больше половины из которых Северский отдаёт Киркхему в качестве аванса, предусмотренного их контрактом.

Дальше с Киркхемом начались взаимные упрёки. Он жалуется, что Северский не выполняет контракт и не присылает весь комплект чертежей и спецификаций, а Северский сетует, что подготовка производства затягивается. Киркхем плачется, что аванса Северского не хватило на зарплату работникам и закупку материалов и инструмента. Он требует дополнительных денег. Дело кончится разрывом с Киркхемом. Амфибии для Колумбии построит компания Северского, но только в следующем году.

Сухопутный вариант

Ещё весной этого, 1934, года сразу после подписания контракта на три амфибии для Колумбии, Александр едет в Вашингтон пробивать заказ на его амфибии для Авиационного корпуса армии США. У него в портфеле подборка восторженных отзывов экспертов о его ультрасовременном цельнометаллическом моноплане и рекорд скорости для амфибий. Его доклад слушает подкомитет по военным делам Палаты представителей. Конгрессмены удивлены, что военные даже не попытались испытать такой хороший самолёт. В штабе Авиационного корпуса Северский получает приглашение доставить его самолёт на испытательную базу Райт Филд в штате Огайо.

Он добился своего! Появилась надежда на большой заказ. Надо только достойно продемонстрировать машину военным. В Дейтон они летят в амфибии вдвоём с Эвелин. Останавливаются в гостинице в Дейтоне. Как повезло! Испытывать новый самолёт Северского будет лейтенант Джон Уитли, с которым Александр провёл здесь долгие часы в воздухе в тесном бомбардировщике, испытывая свой прицел С-1.

Общительность и шарм супружеской четы Северских располагали к ним старших офицеров авиабазы. Никто не отказывался от воскресных обедов, которые устраивали Северские в ресторане гостиницы в Дейтоне, где они жили. В числе восторженных гостей Северских был и подполковник Генри Арнольд, командир эскадрильи бомбардировщиков. Но через два года, будучи уже бригадным генералом и заместителем командующего Авиационным корпусом армии, он на совещании Управления заказов, которое он курировал, заявит, что пока он здесь, Северский больше не получит ни одного заказа.

Отчёт Райт Филд о лётных испытаниях SEV-3 оказался хвалебным. Но Армия США никогда не заказывала гидросамолёты, а предложить свою амфибию Флоту США Александр не рискнул. Он принимает решение лететь домой в Нью-Йорк и переделать самолёт в сухопутный вариант, заменить поплавки колёсным шасси.

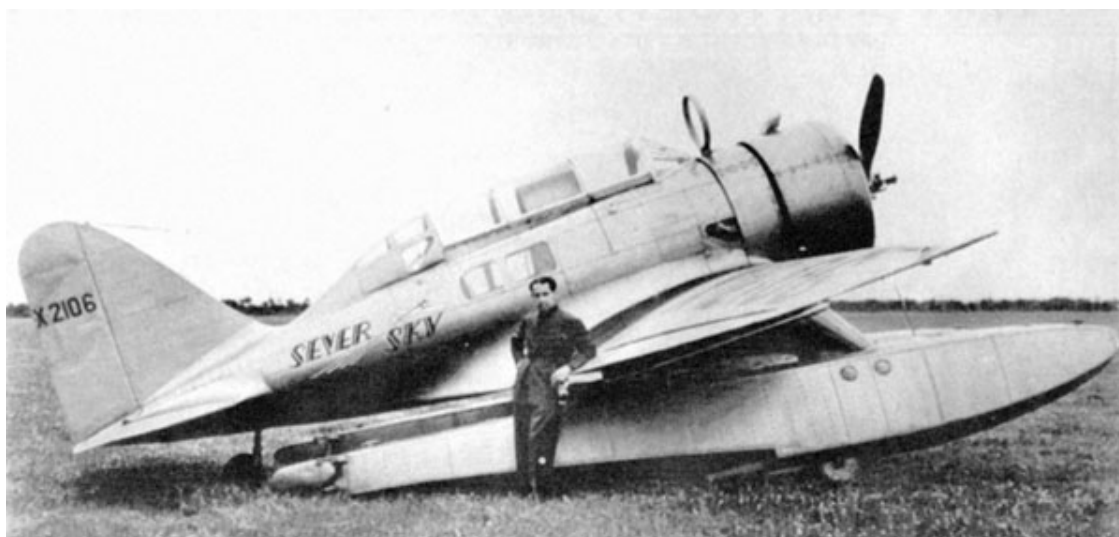
Начало переделки амфибии SEV-3 в экспериментальный самолёт для армии SEV-3XAR совпало с получением аванса за три амфибии для Колумбии, так что деньги на доработку были. Пришлось двигатель переместить вперёд для центровки самолёта при снятых поплавках.

Поступает предложение представить сухопутный вариант самолёта Северского на отборочные испытания претендентов на лучший учебно-тренировочный самолёт для Авиационного корпуса в Райт Филд. Испытания начнутся в августе.

В то время пилотов учили летать главным образом на тихоходных бипланах. Александр и его конструкторы с энтузиазмом срочно переделывают заднюю кабину для инструктора. Изменения конструкции самолёта коснулись в основном кабин и фонаря. В обеих кабинах установили посты управления и необходимые приборы. Для хорошего обзора при заходе на посадку курсанту, да и инструктору, надо сидеть повыше. Эта машина должна стать летающей партой. В передней кабине створка фонаря сдвигается назад, а в задней – вперёд.

При таких делах немногочисленные конструкторы Северского не могут одновременно выпускать чертежи для серийной амфибии по заказу Колумбии, вызывая справедливые нарекания президента компании «Киркхем инжиниринг». Но зато теперь их сухопутный SEV-3XAR – двухместный учебно-тренировочный самолёт с двойным управлением. Такая машина должна сейчас пользоваться большим спросом. Моноплан из дюралюминия с просторными кабинами и хорошим обзором будет идеальным самолётом для военных лётных школ. Однако нашлись авиационные генералы, которые заявляли, что на моноплане курсанты убудутся. Но прогноз Северского оправдался. Двухместная цельнометаллическая машина понравилась инструкторам. Кроме обучения, она может выполнять многие боевые задачи: разведку, связь, перевозку раненого.

Из сборочного цеха завода компании EDO, где Северский арендует угол, уже выкатывают сухопутный вариант SEV-3XAR с огромными «штанами», на которые похожи обтекатели стоек неубирающегося шасси. Для того диапазона скоростей, на который была рассчитана эта машина, такое конструкторское решение было вполне оправданным. Наблюдается явная преемственность шасси с амфибией. Рычажная подвеска основных колёс внутри обтекателей такая же, как и внутри поплавков.



Александр у своего сухопутного SEV-3XAR

И на этом самолёте конструкторы Северского тоже отрабатывали свой стиль и свои новшества. Лётные испытания вариантов машины компании давали им огромный материал для технического творчества. Каждое возвращение из полёта Александра ожидалось с нетерпением. Он обязательно привезёт новые идеи.

Машина Северского в Райт Филде признана лучшей. Её принимает на вооружение Авиационный корпус армии США, и она получает государственное обозначение BT-8. Нако-

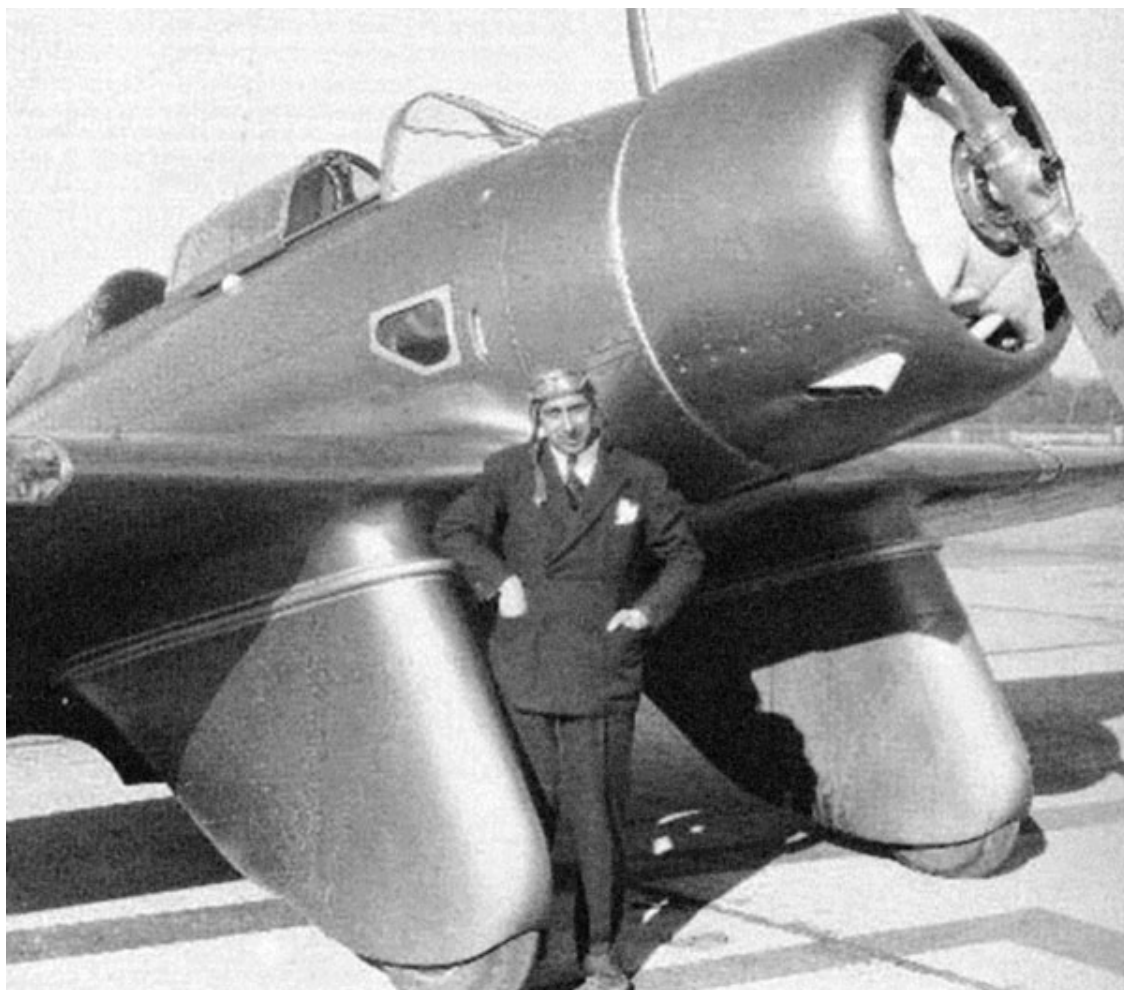
нец-то лёд тронулся, компания «Северский эйркрафт» 2 января 1935 года подписывает с представителем правительства контракт на поставку тридцати самолётов BT-8 и пяти комплектов запасных частей на невиданную сумму в 755 тысяч долларов.

Теперь Северский выкупает у Киркхама стапели, полуфабрикаты и инструменты, подготовленные для производства амфибий по заказу Колумбии. Перевозит всё это в помещение соседней фабрики, которое он арендовал, нанимает квалифицированных мастеров и начинает своими силами собирать амфибии SEV-3M для Колумбии.

Воздушные гонки

Как же найти серьёзных покупателей на свои машины? Эта мысль не давала покоя майору Северскому. Лучшей рекламы самолёту, чем участие в воздушных гонках, не найти. В Соединённых Штатах их начали проводить с января 1910 года, когда в Лос-Анджелесе состоялись первые соревнования летательных аппаратов. С тех пор ежегодно воздушные гонки собирают тысячные толпы болельщиков на старте и финише каждого этапа. Они являются главными зрелищами новых образцов самолётов, подробно освещаются в прессе и рецензируются в авиационных журналах. Правда, теперь они стали приобретать всё больше чисто спортивный характер. Сформировалась каста профессиональных пилотов-гонщиков, мастерство и опыт которых не оставляют шансов обычным лётчикам-испытателям самолётостроительных компаний. Да и самолёты стали проектировать специально для этих гонок, ориентируясь на утверждённые правила их проведения. Многие главные конструкторы свои новые самолёты испытывали в процессе гонок.

У Северского не было подходящего для гонок мощного двигателя. Но сейчас он появился. Девятицилиндровый радиальный Райт R-1820 начали выпускать только несколько лет тому назад, и теперь он уже был достаточно доведён и надёжен. Но он весит больше чем полтонны, зато развивает 750 л.с. Осваивать новый двигатель можно на единственном имеющемся лётном самолёте компании – сухопутном SEV-3XAR. Но Александр больше доверяет воде. При внезапном отказе двигателя в любой момент над водой он чувствует себя более комфортно. Да и в рекламе сейчас больше нуждается их амфибия, на ней можно обновить рекорд скорости. На самолёт устанавливают новый двигатель, и его снова ставят на поплавки. Получилась отличная машина. Александр испытывает её в воздухе с двухлопастным воздушным винтом изменяемого шага компании «Гамильтон-Стандарт». Скорость значительно возросла без ущерба для пилотажных характеристик амфибии.



Северский и его амфибия, участница воздушных гонок

Оказалось, что новый мощный двигатель вполне надёжный и не создаёт опасных ситуаций. С ним теперь можно установить новый рекорд скорости для амфибий.

Но скоро общеамериканские авиационные гонки по замкнутому маршруту на приз «Томпсон Трофи» 1935 года, и надо непременно принять в них участие. Северского не смущало то обстоятельство, что его гидросамолёт со своими огромными поплавками должен соревноваться в скорости с лёгкими гоночными машинами, у которых маленькие колёса шасси. На гонки «Томпсон Трофи» допускаются самолёты любого типа. Вся надежда была на мощный мотор.

Обычно замкнутый четырёхугольник обозначался пилонами высотой 15 метров по углам. Гоночные самолёты должны облетать их на малой высоте с наружной стороны. Протяжённость замкнутого четырёхугольника составляет 24 км. Его предстоит облететь много раз. Выстроенные на лётном поле в шеренгу с интервалом 30 метров, участники взлетают с 10-секундным интервалом. Борьба за скорость между участниками на замкнутом маршруте напоминает современные автогонки Формулы-1 и требует от пилотов смелости и мастерства. Полёт на малой высоте, крыло к крылу и с большой скоростью делают гонки «Томпсон Трофи» очень опасными. Почти каждый год гибель пилота омрачала эти соревнования.

Для участия амфибии Северского в этих соревнованиях надо было найти профессионального гонщика. Вскоре такой нашёлся. Это был здоровяк Ли Майлес с лошадиным лицом. Он участвовал в прошлогодних гонках «Томпсон Трофи» на своём лёгком самолётике, но сошёл на 12-м круге. Зато в том же году выиграл первые гонки «Грив Трофи» для маленьких самолётов. Он согласился лететь на амфибии и начал её осваивать.

На календаре было 2 сентября 1935 года, когда под стартовым номером 20 амфибия Северского неуклюже заняла своё место в шеренге участников гонок. Но вот стартёр опустил свой флажок, и мощный мотор быстро потащил её вперёд. Единственный самолёт на колёсных поплавках вскоре уже догонял в воздухе своих конкурентов. Ли Майлес очень надеялся на мотор амфибии. Только он вместе с воздушным винтом мог создать такую тягу, которая значительно перекроет сопротивление и самолёта, и его больших поплавков.

Внизу на огромных трибунах и на окрестных полях окраины города Кливленда тысячи пар глаз неотрывно следили за их полётом. Вот первый пилон, и они входят в замкнутый маршрут. Впереди Роско Тёрнер. Его гоночный облегчённый низкоплан с девятицилиндровым радиальным «Хорнетом» мощностью почти 800 л.с. и утопленным фонарём кабины практически не оставляет шансов остальным участникам. За ним несётся на гоночном белом подкосном высокоплане Гарольд Нойманн. У него ещё более мощный мотор, но он явно не может обогнать лидера Тёрнера. Третьим летит красный гоночный среднеплан «Бонзо», специально спроектированный для этих гонок. В его носу рядный двигатель мощностью 485 л.с. Все лидеры прекрасно знакомы Ли Майлесу, и он вспоминает, что полётный вес их самолётов больше, чем у его амфибии. У него ещё есть шанс выиграть. Вот следующий пилон и поворот. Майлес кладёт машину в глубокий вираж и как можно ближе прижимается к пилону. Ух! Ещё один пилон проскочил.

Они уже заканчивали восьмой круг и подлетали к лётному полю с главными трибунами зрителей, когда Майлес заметил, что с машиной лидера что-то не ладно. Явно заглох мотор. Тёрнер кинул машину вверх, стремясь по инерции набрать максимальную высоту, чтобы выпрыгнуть с парашютом. Но впереди были трибуны, куда мог упасть самолёт, и он передумал. Посадка без двигателя на лётное поле была успешной и сопровождалась аплодисментами зрителей.

Теперь гонку возглавил Гарольд Нойманн и сохранил эту позицию до конца. Его средняя скорость чуть превысила 220 км/ч. За первое место он получил денежную награду в 6750 долларов.

Амфибия Северского прилетела пятой со средней скоростью 194 км/ч, и Ли Майлес получил 375 долларов. Но это была громкая и предметная реклама нового самолёта конструктора Северского. Призовое место в таких гонках вполне почётно. О машине пишут все газеты, о ней говорят по радио и публикуют статьи в авиационных журналах.

Вот теперь самое время ещё раз заявить о себе. Амфибия в прекрасном техническом состоянии, новый мощный двигатель обкатался. Надо попытаться установить новый рекорд скорости. Это будет отличная реклама для его компании. Заявка подана, 15 сентября 1935 года спортивные комиссары на месте. Место пилота на самолёте-амфибии занимает майор Северский и пролетает мерную дистанцию в разных направлениях со средней скоростью 371 км/ч. Этот мировой рекорд скорости продержится почти полвека.

Серийный ВТ-8

Уже больше года пролетело, как машина Северского выиграла конкурс на лучший учебно-тренировочный самолёт ВТ-8 Авиакорпуса армии США. И прошло девять месяцев, как был подписан контракт на поставку тридцати этих машин. Военные обоснованно надеялись, что к концу этого года все заказанные машины будут поставлены. Но пока не наблюдается даже признаков начала выполнения этого заказа.

С большим скрипом и запозданием идёт поштучная сборка трёх амфибий для Колумбии. Президент компании и его малочисленное конструкторское бюро были заняты разработкой установки вооружения на амфибии для Колумбии, установкой мощного двигателя на свой сухопутный самолёт и переделкой его опять в амфибию для установления рекорда. В

голове у майора Северского уже несколько месяцев только облик истребителя. Вся эпопея с экспериментальным истребителем, постройка трёх амфибий для Колумбии и подготовка своей амфибии к гонкам и рекорду в 1935 году отняла много сил и не позволила приступить к выпуску учебного ВТ-8.

Конечно, такой престижный заказ, как ВТ-8, сразу поднял статус маленькой компании Северского до уровня знаменитых поставщиков Авиационного корпуса США. Но она никак не могла сравниться с «Кёртиссом», «Боингом», «Воутом» и «Мartiном».

У Северского было всего несколько квалифицированных конструкторов, арендованное помещение для сборки самолётов и нанятые на полставки рабочие. А тут ещё существенная потеря – в компании осталось только «три мушкетёра». Многоопытный Михаил Леонтьевич Грегор уходит от Северского и организует там же, в Лонг-Айленде, собственную компанию «Грегор эйркрафт». Он проектирует лёгкий биплан GR-1 для начального обучения с четырёхцилиндровым рядным мотором воздушного охлаждения. Самолёт весит при взлёте менее 700 кг. На аэродроме Рузвельта он арендует Ангар Б, строит и испытывает там этот хорошо летающий самолёт. Потом его пригласят в Канаду проектировать истребитель. Теперь вся конструкторская работа легла на плечи Александра Картвели. Он отвечает за модернизацию самолётов компании.

Северский после установления нового мирового рекорда на амфибии понимает, что дальше тянуть с учебным ВТ-8 уже нельзя. Надо организовывать его серийное производство. Но где? Сейчас, в 1935 году, имеется ещё много прекрасных заводских помещений, брошенных во время недавнего экономического смерча. Их можно арендовать или купить недорого. Но сейчас ему нужны знающие и квалифицированные помощники. Он тратит много времени в поиске и привлечении стоящих людей, организует обучение нанятых рабочих.

В средней части Лонг-Айленда, ближе к его южному берегу, расположился городок Фармингдейл. Там по краю местного аэродрома было несколько авиазаводов разных компаний. Специально для производства самолёта ВТ-8 «Северский эйркрафт» арендует сборочный цех у компании «Америкен Авиэйшен» и переезжает туда ещё до Рождества.



Экспортные амфибии для Колумбии

Новый, 1936 год Александр и Эвелин радостно встречают с многочисленными друзьями, как это умеют делать в Нью-Йорке. Им есть чему радоваться. Прошло шестнадцать лет, как Александр П. де Северский ступил на землю Америки. Теперь он известный в стране авиаконструктор, президент самолётостроительной компании, носящей его имя. Он в расцвете сил и летает на созданных им самолётах над Нью-Йорком. Супруги Северские теперь могут с уверенностью сказать себе, что жизнь удалась, и новый год несёт им новый успех

и новые радости. Правда, эта телеграмма о новом конкурсе истребителей в наступающем году немного подпортила новогоднее настроение. Но Александру не привыкать бороться за место под солнцем. Он ещё повоюет за свой истребитель и одержит победу.

В самом начале нового года Северский нанимает около четырёхсот новых работников и более десятка высококвалифицированных производственных администраторов. На фасаде сборочного цеха, выходящем на лётное поле, теперь крупными буквами написано: «Seversky Aircraft Corp».

Наконец-то удалось передать заказчику из Колумбии три вооружённые амфибии SEV-3M. Взлётный вес каждой более двух тонн, дальность полёта – почти полторы тысячи километров. Майор Северский сам облётывал каждую из них.

Выпуск чертежей серийного BT-8 не занял много времени. Согласно требованиям военных к учебно-тренировочным самолётам мощность их двигателя не должна превышать 400 л.с. Картвели нашел мотор точно такой мощности.



Серийный учебно-тренировочный «Северский» BT-8

Высокий длинный фонарь кабин курсанта и инструктора теперь обеспечивал хороший обзор. Поэтому на серийных машинах исчезли боковые окна на фюзеляже, как в передней кабине, так и в задней. Убрали мачту радиоантенны. Обтекатели стоек шасси подрезали, обеспечив хороший подход к колёсам. Все размеры стыковых узлов серийных машин заданы с допусками, обеспечивающими взаимозаменяемость агрегатов в эксплуатации.

Организация поточного производства тридцати машин заняла ещё какое-то время. Тем более что все были заняты сначала постройкой двухместного экспериментального истребителя, а потом его переделкой в одноместный с убирающимся шасси. Впереди были решающие сравнительные лётные испытания у военных в Райт Филде, где решалась судьба большого заказа на новый истребитель.

Но всё-таки удалось создать современную сборочную линию для учебного самолёта BT-8. Расчленив его планер технологическими разъёмами на отдельные агрегаты, расши-

рили фронт работ. На окончательную сборку в светлый, просторный цех поступали уже почти готовые агрегаты самолёта и покупные изделия.

Заводские лётные испытания каждой собранной машины – обязанность президента компании по совместительству. Нанять лётчика-испытателя пока ещё накладно. Правда, Александру часто помогает супруга Эвелин, которая в испытательных полётах занимает место в задней кабине. Они не могли не наслаждаться полётом на этих машинах. Обтекаемые и быстрые ВТ-8 так не походили на их предшественника – биплан ВТ-7 компании «Консолидейтед». Самолёт ВТ-8 Северского, который они передавали лётчикам США, по всем лётным характеристикам намного превосходил те учебно-тренировочные машины, которые они эксплуатировали.



Сборочная линия самолётов ВТ-8

Но для одарённого от природы чувством предвидения Александра скорейшее выполнение заказа учебных самолётов ВТ-8 не было задачей № 1. Неважно, что им же установленные сроки поставки этих учебных машин срываются. Ведь приобретение новейшего оборудования для выпуска цельнометаллического самолёта очень дорого. Эти гидравлические прессы, гибочные машины и пневматические штампы стоят больших денег. И научить на них работать молодёжь требует времени. А огромное число случаев возврата деталей и агрегатов из сборочного цеха из-за производственного брака? Это не только материальные потери, но и срыв графика выпуска.

Весна 1936 года выдалась поздней. Но когда взлётно-посадочная полоса Испытательного центра Райт Филд полностью очистилась от снега, над ней появился необычно компактный и обтекаемый самолёт. Его громкий мотор оповестил военных лётчиков, что у них появился первый серийный учебно-тренировочный самолёт «Северский» ВТ-8.

Александр Северский умел расставлять приоритеты и распределять небольшие силы своего коллектива. Вот и в этом году он всех бросил на одноместный истребитель и выиграл

большой заказ. Сумма контракта составила более полутора миллионов долларов. На собрании акционеров принимается решение выпустить ещё 840 тысяч акций компании номинальной стоимостью в один доллар. Когда 16 июля 1936 года они начали продаваться на бирже Нью-Йорка по цене четыре доллара за акцию, то торги пришлось закрыть, поскольку спрос превысил предложение. На вырученные деньги компания может себе позволить купить те производственные помещения, которые она до сих пор арендовала. Дополнительно купили ещё один рядом стоящий завод с большим современным ангаром из стекла и бетона и большой участок земли лётного поля аэродрома Фармингдейла. После этого аэродром стал называться «Аэропорт Северского».

Южнее этого места, почти на берегу Южного Устричного залива, в городке Амитвилл, купили третью фабрику и на её территории оборудовали сборочную и испытательную базу для гидросамолётов со спуском на воду. Здесь испытывали, дорабатывали и модифицировали амфибии.

Для производства истребителя Р-35 начали закупать материалы, новое оборудование, станки и инструмент. Выделили специальные фонды на разработку, постройку и лётные испытания экспериментальных и демонстрационных самолётов. Совет директоров компании значительно увеличивает зарплату президенту и его ведущим конструкторам. Зарплата Северского увеличилась в шесть раз. Теперь Александр соглашается продать свою компанию «Северский Аэро Корпорейшен» и все права на свои патенты компании «Северский Эйркрафт» за 15 тысяч её акций, что в денежном эквиваленте составляло 75 тысяч долларов. Внутренний «адмирал» компании и помощник президента Александр Тучков, казначей «Северский Аэро Корпорейшен», становится ответственным за экспорт компании «Северский Эйркрафт».



Супруги Северские испытывают BT-8

Александр и Эвелин Северские стали богатыми людьми. Их доля в общем количестве акций компании «Северский Эйркрафт» составляла более 25 %. Они переезжают из квартиры в центре Манхэттена в особняк на северном побережье Лонг-Айленда возле городка Нордпорт. Купленное поместье с большим домом и зелёным участком располагалось на живописной косе Ашарокен Бич. Всего в пятнадцати милях к югу от него находится их завод в Фармингдейле.

Здесь супруги чувствуют себя поистине счастливыми. Саша уже может не стесняться соседей и наслаждаться своим вокальным талантом во всю мощь. Здесь он ловит рыбу и плавает в заливе. Они с Эвелин заядлые танцоры в ночном клубе, а зимой едут на горный курорт покататься на лыжах. Их часто видят на трибунах футбольных матчей, автомобильных гонок и на других светских мероприятиях. Их имена мелькают в репортажах местных газет. В своём роскошном особняке Северские принимают важных гостей. Здесь бывает мэр Нью-Йорка Фиорелло Ла Гуардиа, который служил в авиации во время Первой мировой войны.

Теперь Александра как президента компании, которая поставляет самолёты Армии США, приглашают выступать на радио. «Что 1937 год предвещает авиации?» – одна из тем его выступлений. Он передаёт слушателям своё растущее беспокойство фашистской консолидацией итальянцев и немцев в Испании.

Гражданин США Александр Северский теперь уже руководит значимой самолётостроительной компанией, машины которой принимает на вооружение его страна.

Глава 5. Истребители Северского

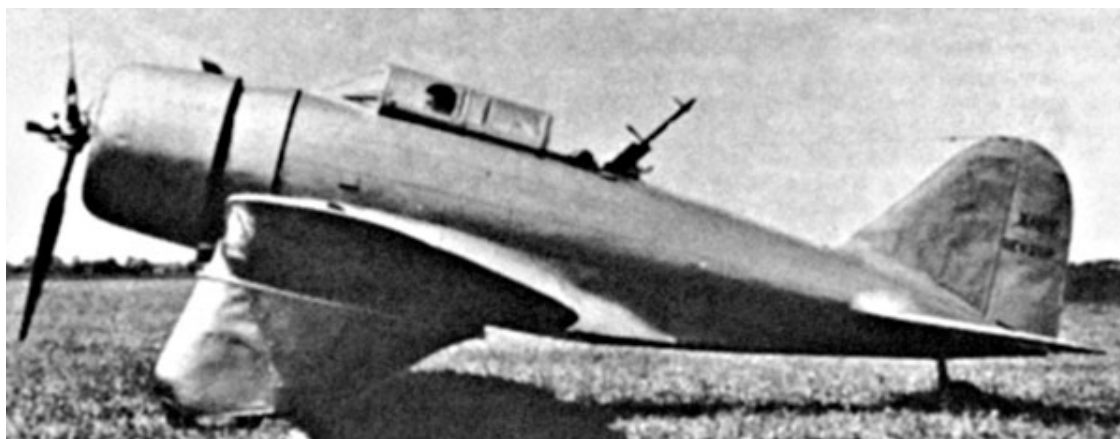
Конкурс 1936 года

Этим путём шли Мессершмитт и Яковлев. Их первые истребители родились из учебно-тренировочных самолётов. Так же жизнь заставила поступить и двух Александров – Северского и Картвели. Их двухместный учебно-тренировочный ВТ-8 уже был идеальной «печкой», от которой можно было танцевать к истребителю.

В Европе вовсю зрел нацистский нарыв. Военная авиация в развитых странах лихорадочно перевооружалась. Геринг озвучил план создания четырёх тысяч боевых самолётов. В СССР взлетел истребитель Поликарпова И-16, в Англии – первый опытный «Харрикейн». Продолжается разработка истребителя «Спитфайр».

Совет директоров компании «Северский эйркрафт» решает, что пора включиться и им в разработку американского истребителя. Но при очень жесткой конкурентной борьбе с другими самолётостроительными компаниями их истребитель должен отличаться интересными для заказчика особенностями. Уже отработана конструкция двухместной кабины на ВТ-8. Поэтому истребитель должен быть двухместным. Более или менее научились герметизировать топливные отсеки в крыле, и это позволило увеличить запас топлива. Поэтому истребитель можно сделать дальним. Всё вместе создаёт реальную предпосылку для создания оригинального истребителя сопровождения. Нужен только мощный мотор.

На чертёжных досках конструкторов Александра Картвели появился усиленный и более тяжёлый двойник учебно-тренировочного ВТ-8. Мотор мощностью 735 л.с. обещал приличную скорость. Над ним крепились два пулемёта согласно требованиям военных из Авиакорпуса армии США. Один крупнокалиберный и второй обычный. Они стреляли через воздушный винт и оборудовались синхронизаторами. Стрелка посадили спиной к пилоту и вооружили обычным пулемётом для обороны.



Первый истребитель Северского SEV-2XP

Двухместный экспериментальный истребитель «Северский» SEV-2XP построили сравнительно быстро, и весной 1935 года Александр Николаевич уже закончил его лётные испытания. Пилотажные качества машины оказались, как всегда, на высоком уровне. Скорость уже была за 400 км/ч. Такая скорость на самолётах Северского фиксировалась впервые. Все были в радостном возбуждении и ожидали большого заказа.

Когда Авиакорпус объявил о конкурсе на лучший истребитель США, ни у кого в компании не было сомнений, что их двухместный SEV-2XP обязательно победит. Сравнительные испытания конкурентов проводятся в Лётно-исследовательском центре ВВС Райт Филд в 800 км к западу от Нью-Йорка в штате Огайо. Там среди бескрайних полей компактно разместилась научная и испытательная самолётная Мекка США, в которой самые квалифицированные военные и гражданские авиационные эксперты формулировали требования к новым самолётам. На краю огромного травяного поля располагалась вереница ангаров, где хранились секреты самолётостроительных компаний. Поодаль в чётком прямоугольнике промышленного корпуса располагались лаборатории и испытательные стенды. На окраине территории центра, ближе к небольшому лесу, – коттеджи сотрудников. Подобным аналогом в СССР был НИИ ВВС.



Александр Северский в кабине истребителя

Во время перелёта 18 июня 1935 года из Нью-Йорка в Райт Филд истребитель Северского получает повреждение на промежуточной посадке. Его надо возвращать на завод для ремонта.

И тут Александр Николаевич узнаёт, что главный конкурент его истребителя – одноместный «Кёртисс» Модель 75 – уже в Райт Филде и у него убирающееся шасси. Эта новость делала шансы на победу его истребителя с двойной кабиной и торчащими ногами шасси практически нулевыми.



Одноместный истребитель Северского SEV-1XP

Президент компании решает вместо ремонта переделать истребитель в одноместный и с убирающимся шасси. Тогда он будет обладать минимальным сопротивлением. Опять оба Александра думают, как убрать основные ноги шасси. У «Кёртисс» они убираются по патенту Боинга – назад и с поворотом колеса на девяносто градусов. Боингу за использование патента надо платить. Решили убирать назад, но не поворачивать. Колёса торчат, образуя маленькие «штанишки». Но их можно закрыть плавными обтекателями, и тогда их сопротивление будет небольшим.

Переделывали истребитель в одноместный в три смены. Надо успеть сразиться с «Кёртиссом» в Райт Филд. Новый истребитель «Северский» SEV-1XP появился там 15 августа 1935 года. И спешили не зря. Перед этим один из конкурентов, «Нортроп» Модель 3А, в конце июля бесследно исчез вместе с пилотом в прибрежных водах Калифорнии во время очередного испытательного полёта. В Райт Филд шло «сражение» только двух конкурентов. Истребитель «Северский» SEV-1XP развивает скорость 462 км/ч и оказывается быстрее, чем «Кёртисс» 75. Все считали его победителем. И майор Клэр Шеннолт, и бывший генерал Билл Митчелл, который был в курсе благодаря своим обширным старым связям, были уверены, что большой заказ уже в кармане у Северского.

Если бы не эта телеграмма из Управления заказов авиакорпуса в самый канун Нового года, фактически аннулирующая проведённые испытания. Теперь начало конкурса на лучший истребитель, который заменит находящийся в эксплуатации устаревший биплан «Боинг» Р-26, начнутся 15 апреля 1936 года.

Отсрочкой воспользовались все конкуренты. А их прибавилось. «Консолидейтед» выставила тяжелый РВ-2А, которому явно не хватало мощности. Он потерпит катастрофу. «Воут», который перекупил у «Нортропа» проект его истребителя 3А, успел построить его копию и обозначил её индексом 141. Но этот истребитель унаследовал все болезни его предшественника – флаттер и продольную неустойчивость. Они не позволят ему претендовать на победу в конкурсе.

У «Кёртисса» и «Северского» барахлили моторы. Они не давали заявленной изготовителями мощности. За зимние месяцы на обоих истребителях заменили двигатели на более надёжные. «Кёртисс» с новым «Райтом» стал называться Модель 75В, а истребитель «Север-

ский», получив двухрядную звезду «Пратт и Уитни» R-1830-9 и новый киль, стал называться SEV-7.

Александр Николаевич с волнением разгонял истребитель с новым мотором. Но здесь его ждала неудача. И этот не давал нужной мощности. Максимальная скорость машины чуть перевалила за 450 км/ч.

– С этим мотором нечего соваться в Райт Филд, – были первые слова Александра Николаевича, которыми он ошарашил Картвели.

– А что же нам остаётся делать? Выбор моторов небогат.

– Давай вернёмся к Райту, его последняя модификация с редуктором R-1820-G5 обещает 950 л.с., – уже почти уверенно даёт поручение Северский.

Снова машина в цехе, опять доработка под новый двигатель. И снова Северский в воздухе старается выжать из истребителя всё, на что он способен. Теперь можно посостязаться с «Кёртиссом». Истребитель с новым мотором отправляется в Райт Филд добывать славу компании «Северский эйркрафт».



Строители опытного истребителя Северского

Моноплан Северского открывал новое поколение цельнометаллических истребителей США с закрытыми кабинами и убираемыми шасси. На таких истребителях самые опытные пилоты ВВС летали в Райт Филд впервые. Как ни странно, но все конкуренты SEV-7 были очень на него похожи и по аэродинамической схеме, и по вооружению, и по силовой установке. На всех стояли звёздообразные двигатели воздушного охлаждения. «Кёртисс» Модель 75В тоже имел мотор Райт R-1820, сверкал дюралевой обшивкой, и его было трудно отличить от истребителя Северского. Но SEV-7 имел одно важное преимущество. Капот его двигателя был снабжён ругулируемыми створками, которые обеспечивали оптимальный режим охлаждения. В отличие от «Кёртисса» мотор у SEV-7 не перегревался и обеспечивал высокую максимальную скорость. Претенденты на новый истребитель США испытывались по большой и сложной программе, и до самых последних полётов невозможно было понять, кто же побеждает.

Этот день, 16 июня 1936 года, и Северский, и Картвели, и многие их работники считали днём победы. Департамент материального обеспечения Авиакорпуса США объявил о победе компании «Северский эйркрафт». Она награждается заказом на 77 истребителей P-35 и комплекты деталей на восемь машин. «Кёртисс» получает утешительный приз в виде заказа на три опытных истребителя YP-36. Военные не хотят лишиться своего потенциального поставщика истребителей.

Теперь для серийного выпуска истребителя президент компании Александр Северский должен найти и организовать новые производственные мощности. Опытные машины создавал небольшой коллектив квалифицированных производственников.

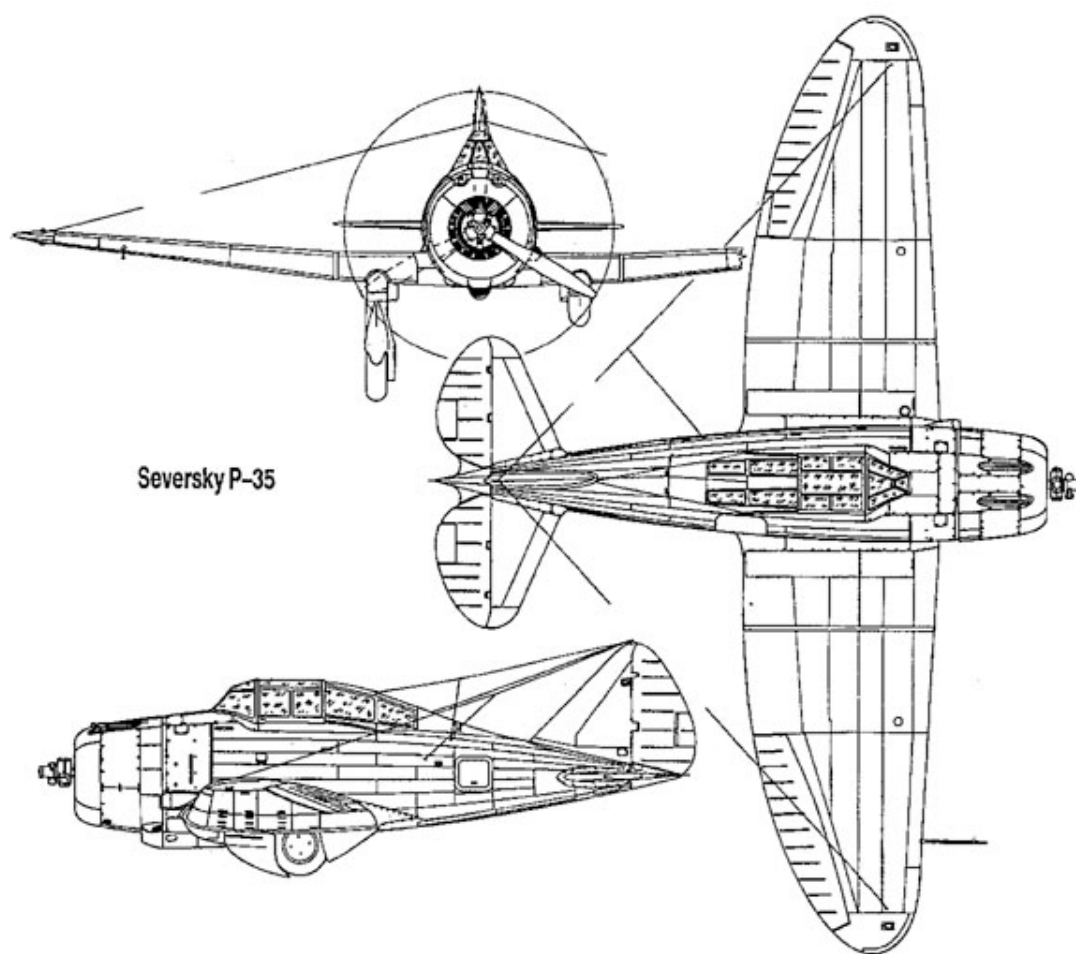
Серийный выпуск первого американского цельнометаллического истребителя Р-35 организовали на своих заводах в Лонг-Айленде. Пришлось их расширить. Располагавшаяся по соседству компания «Грумман» продала свои корпуса. Но потребовался целый год, чтобы начать поставки истребителей в воинскую часть.

Надо было ещё отработать серийный образец истребителя. На опытном были замечены проблемы с устойчивостью. Александр Северский решает установить консоли крыла под углом три градуса, создав поперечное V. Изменена форма козырька фонаря кабины.

Изменилась конструкция основных ног шасси. Полувилки колёс переместились с наружной стороны на внутреннюю. Колёса не закрываются обтекателями. Масляный радиатор переместился с боковой части фюзеляжа под капот двигателя. Контрактом оговаривалась установка двигателя «Пратт и Уитни» R-1830-9.

Истребитель вооружен двумя пулемётами с синхронизаторами над двигателем, один из которых крупнокалиберный. Но протектирования топливных отсеков и броневой защиты пилота не предусматривалось. Своей кургузостью и формой в плане он очень напоминал лучший советский истребитель того времени И-16. Но коэффициент его сопротивления был намного меньше, чем у истребителя Поликарпова. Вес конструкции серийного истребителя увеличился почти на 300 кг, а максимальная скорость снизилась на 10 км/ч.

Уникальной характеристикой истребителя Северского была его дальность – 1800 км. «Кёртисс» 75А мог пролететь только 1100 км. Но конструкторы Северского обеспечили такую дальность непростым путём. Их новаторское решение – заливать бензин в герметичные отсеки кессона крыла – стоило производственникам и технологам очень дорого. Только через двадцать лет топливные отсеки в крыле станут нормой для всех самолётов благодаря разработке надёжных герметиков. А тогда герметичность стыков пытались обеспечить прокладками из промасленного картона. Естественно, запотевание и течи в крыльевых отсеках истребителя Северского усложняли производственный процесс и тормозили их выпуск. Зато бензин в крыльях позволял лётчику истребителя Северского чувствовать себя в бою в относительно безопасной обстановке, в то время как пилот «Кёртисса» 75А был окружён бензиновыми баками спереди, снизу и сзади.



Общий вид истребителя Р-35, 1937 год

Первый серийный Р-35 с мая 1937 года с пристрастием испытывали военные пилоты в Райт Филд. Но за три месяца до этого там появились три машины конкурента «Кёртисса» УР-36. Развёртывание серийного производства у Северского шло слишком медленно. В июне была годовщина получения контракта на Р-35, и состоялся визит на завод высокопоставленного заказчика – заместителя командующего Авиационным корпусом генерала Арнольда. Он обнаруживает, что готова только вторая серийная машина. Тем временем опытные истребители «Кёртисса» УР-36 с регулируемыми створками капота продемонстрировали заказчику свои скоростные характеристики. В июле 1937 года «Кёртисс» получает контракт на сумму четыре миллиона долларов за поставку 210 истребителей Р-36. Это был сильнейший удар по самолобию Северского.



Авиационный завод Северского в Нью-Йорке

Поставки заказанных ему 77 истребителей Р-35 затянулись на целый год. Завод мог осилить средний темп выпуска всего семь машин в месяц.

Истребители Северского поступят в 1-ю истребительную группу на аэродроме Селфридж в штате Мичиган. Строевые лётчики примут новый истребитель с энтузиазмом. У него удобная кабина. Недаром его создатель – майор Северский, летающий главный конструктор. Уж он-то позаботился, чтобы обзор и вперёд и назад был хороший, чтобы управление было лёгким и тормозные колёса при рулёжках были послушными. Отношение к истребителю не изменится даже после потери шести машин в лётных происшествиях в следующем году.

В отличие от конструкции «Кёртисса» истребитель Р-35 имел в фюзеляже за кабиной пилота большое свободное пространство, оставшееся от кабины стрелка в двухместном варианте. Теперь этот отсек использовался как багажное отделение для перевозки срочных грузов, инструмента, запасных частей и агрегатов. Через большую боковую дверь можно легко добраться до радиостанции, кислородных баллонов, убирающейся хвостовой опоры, аккумулятора или любого узла внутри фюзеляжа для его проверки и регулировки. В отсеке мог расположиться механик и перелететь с лётчиком на другой аэродром.



Истребитель Северского Р-35, реставрированный в наше время

Победа в конкурсе 1936 года подняла компанию «Северский эйркрафт» на новый уровень. Перед конструкторами открылась возможность широкого технического творчества и поиска оптимальных решений. Северский и Картвели создают улучшенные образцы как одноместных, так и двухместных самолётов.

Проекты новых самолётов

Российских конструкторов в Америке закрутил вихрь большой работы. Ещё строились учебно-тренировочные самолёты ВТ-8 по заказу военных. Надо решать возникающие в производстве вопросы. Тут полностью справлялся главный инженер Александр Картвели. Но надо было каждую машину испытать в воздухе. И эта работа лежала на плечах инвалида войны, майора Александра Северского. Когда приходилось делать повторные полёты или когда на лётном поле скапливалось много машин, он просил выполнить испытательный полёт свою жену Эвелин. Она уже имела большой налёт и никогда не подводила.

А теперь навалилась работа по запуску производства серии истребителей Р-35 и конструкторских изменений машины. Роли между Александром Северским и Александром Картвели распределились сами собой. Северский – президент компании, и он – генератор основных идей. У него много изобретений и патентов. В его руках лётные испытания, и он первым узнаёт, если самолёт ведёт себя в воздухе не так, как надо. Картвели – главный инженер компании, и он реализует идеи шефа в конкретные технические решения. Но иногда ему удаётся зажечь воображение президента своим проектом. Трансокеанский пассажирский самолёт для регулярных воздушных сообщений между Европой и Америкой, благодаря проекту которого Картвели оказался в Нью-Йорке, не давал ему спокойно спать. Северский разрешает подготовить новый эскизный проект и предложение для авиакомпании «Пан Америкен». Он предлагает новый облик гиганта будущего и работает вместе с Картвели над этим проектом. Появляется захватывающий дух «Суперклиппер Северского», трёхфюзеляжный катамаран с размахом крыла 76 м и пятью воздушными винтами, которые вращались восемью моторами по 2 тысячи л.с. По замыслу Северского, этот гидросамолёт, обладая дальностью полёта 8 тысяч км, будет без посадки перевозить через океан 120 пассажиров и 16 членов экипажа с крейсерской ско-

ростью 400 км/ч. Этот непревзойдённый океанский воздушный лайнер из дюрала и стали Северский берётся построить за два года с участием производственной компании Эдварда Будда, и обойдётся он заказчику всего в 7 миллионов долларов.

Конечно, денег на его постройку никто не дал. А многие человеко-часы, затраченные на разработку и оформление проекта, легли накладными расходами на компанию Северского. «Пан Америкен» предпочла летающую лодку «Боинг» модели 314 «Янки клиппер».



Александр и Эвелин в полёте на X-BT

Такая же участь постигла и проект скоростного четырёхместного бизнес-самолёта под названием «Административный Северского» с носовой опорой шасси. Боссы крупных корпораций Америки тогда не оценили все преимущества, которые даёт персональный самолёт.

На заседании Совета директоров компании обсудили и приняли предложение президента о разработке улучшенного варианта двухместного учебно-тренировочного самолёта под индексом X-BT. Все были убеждены, что потребность Авиакорпуса Армии США в такой машине на порядок выше числа заказанных ими самолётов BT-8.

Северский и Картвели создают новый учебно-тренировочный самолёт. В нем много новых конструкторских решений, полученных при разработке истребителя. Только высокая мачта антенны радиостанции выдаёт самолёт умеренных скоростей, хотя она и была в то время в моде.

Крыло получило поперечное V консолей, центроплан – закрылки и посадочный щиток под фюзеляжем. Основные ноги шасси убираются назад под крыло в специальные обтекатели. Рычажные полувилки колёс обеспечивают хорошую амортизацию. Но в отличие от истребителя стойки и колёса не прикрыты обтекателями.

Новый, более мощный мотор с лихвой перекроет некоторое увеличение веса конструкции самолёта. Машина будет маневренной и легко управляемой. Сомнений в её коммерческом успехе не было. Опытный образец построили быстро. Он сверкал алюминиевой краской и выглядел очень нарядно. От всех других самолётов Северского он отличался каплевидными выколотками на капоте мотора, под которыми размещались выступающие части головок цилиндров. За счёт этих выколоток Александр Картвели уменьшил диаметр капота.

Первый вылет учебной красавицы проходил штатно. Александр Николаевич наслаждался полётом. В задней кабине была его жена Эвелин, а с ней их маленькая длинноухая собака кокер-спаниель по кличке Водка.

Существенным преимуществом этой машины для начального обучения и тренировок неопытных пилотов была возможность нормальной посадки с убранными основными ногами шасси. Основные колёса достаточно выступали, а хвостовое колесо вообще не убиралось в полёте.

Сообщение о том, что военные предпочли самолёту Северского машину с неубирающимся шасси компании «Норт Америкэн», вызвало шок. Ведь их учебно-тренировочный самолёт ничем не лучше. У него размах крыла на два метра больше и консоли немного скошены назад. И взлётный вес две тонны – почти такой же. А вообще самолёты очень похожи. У них даже мачта для антенны такая же. И что военные нашли в самолёте «Норт Америкэн» такого, чего не было в самолёте Северского? Ответа не было. Была горечь упущенной возможности. А компания «Норт Америкэн» в последующие годы выпустит в разных модификациях почти тысячу таких машин и заработает большие деньги.

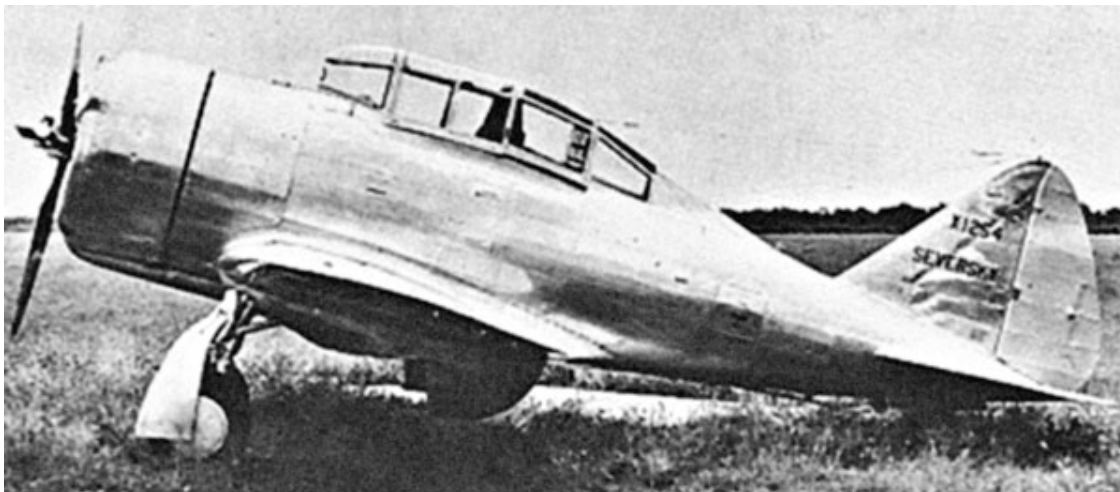
Судьба красавицы SEV-X-BT сложится печально. Её разберут на части, которые используют при постройке двухместного опытного истребителя.

Не участвовать в конкурсе на новый одноместный палубный истребитель Флота США 1937 года компания «Северский эйркрафт» не могла. Хотя шансы его выиграть и заполучить столь желанный заказ на большую партию самолётов были невелики. Палубными самолётами уже занимались такие опытные и успешные самолётостроительные компании, как «Грумман» и «Брюстер». Тем не менее решили с минимальными затратами переделать в палубный свой истребитель Р-35 и попытаться счастья. В это время в эксплуатации на американских авианосцах находился палубный биплан «Грумман».

Проект обозначили NF-1 (Naval Fighter). Мотор использовали самый мощный Райт R-1820-22, девятицилиндровый радиальный «Циклон» – 950 л.с. Снизу хвостовой части фюзеляжа закрепили тормозной крюк, который тогда не отличался толщиной, поскольку посадочные скорости и вес палубных истребителей были небольшими. Вооружение стандартное – два пулемёта в носу над двигателем, один из которых крупнокалиберный – 12,7 мм. По требованию организаторов конкурса под крылом установили пилоны с бомбодержателями. Для посадки на палубу надо было улучшить обзор вперёд и вниз. На козырьке фонаря кабины появилось большое выпуклое стекло. Требовалось ещё разместить в кабине пилота надувную лодку. За счёт остроумных конструкторских решений Александру Картвели удалось даже несколько снизить вес пустого самолёта, по сравнению с исходным Р-35.

Когда опытный палубный истребитель был почти готов, и Александр дневал и ночевал в сборочном цехе, 19 марта 1937 года в городе Лафайетт в штате Луизиана на руках своей младшей сестры умирает мама Эвелин. Она очень любила зятя и вела с ним бизнес по покупке и продаже акций. Это была взаимная любовь. Александр горевал, и вылет палубного истребителя задержался.

В июне 1937 года Александр Северский взлетел на NF-1 в первый раз и обнаружил, что обзор из кабины действительно улучшился, а самолёт практически не отличается от их серийного истребителя. Заводские лётные испытания, которые проводил их заводской лётчик-испытатель Миллер, прошли успешно, правда, максимальная скорость, по сравнению с Р-35, снизилась на 25 км/ч. Видимо, пилоны под крылом и открыто висячий хук создали дополнительное сопротивление.



Палубный истребитель Северского NF-1, 1937 год

В пригороде Вашингтона, на низком равнинном берегу реки Потомак, рядом с посёлком под названием Анакоста, располагалась Авиационная база Флота США. Туда 24 сентября 1937 года и доставили построенный по инициативе и на деньги компании «Северский эйркрафт» опытный палубный истребитель NF-1. Его самый крупный недостаток состоял в том, что его крылья не складывались для транспортировки в лифте авианосца и размещения на его нижней палубе.

Эксперты авиации Флота очень внимательно знакомились с фактическими лётными характеристиками претендента компании «Северский эйркрафт». Они сразу обратили внимание, что по максимальной скорости он не намного быстрее старого палубного биплана, который он должен был сменить.

Конструкторы компании «Грумман» знали все тонкости и подводные камни эксплуатации истребителей на авианосцах. Уж они-то были абсолютно уверены, что их новый самолёт, моноплан XF4F-2, будет принят на вооружение. У него среднерасположенное прямоугольное в плане крыло, сильный мотор и прекрасные скоростные характеристики. Он был тяжелее истребителя Северского, но это не беда, зато он был быстрее. Единственным его слабым местом было ненадёжное шасси, убираемое в фюзеляж по сложной кинематической схеме. У него, естественно, была очень узкая колея.

Вторым конкурентом Северского был палубный истребитель компании «Брюстер аэронатикал» XF2A-1. Это был тоже среднеплан с оригинальной схемой шасси и его уборки. Стойки основных ног крепились в крыле, а подкосы в фюзеляже. Колёса убирались в фюзеляж. Истребитель был вооружён четырьмя крупнокалиберными пулемётами с большим боекомплектom. Топливные баки были снабжены протектором и заполнялись инертным газом. Кресло пилота сзади имело бронезащиту.



Лётные испытания палубного истребителя NF-1

«Брюстер» была очень известной в США компанией. Она выпускала ещё почтовые дилижансы, потом железнодорожные вагоны. Теперь в авиационном отделении в Лонг-Айленде собрался профессиональный коллектив, который создал опытный палубный истребитель, который, как они считали, был самым лучшим в США. Эта разработка велась с конца 1935 года по заказу и на деньги Флота. Не всё протекало гладко. Заводские лётные испытания выявили, что истребитель не может развить оговоренной контрактом скорости. Тогда компания не пожалела денег и заключила договор с институтом в Лэнгли на продувку в большой аэродинамической трубе НАКА натурного самолёта. Были выявлены и устранены источники повышенного вредного сопротивления. На базе Флота в Анакоста, где проходили сравнительные лётные испытания претендентов, он уже летал со скоростью, превосходившей ту, которая была оговорена в контракте.

Итоги конкурса моряков оказались для Александра Северского и его компании плачевными. Его самолёт не выдержал испытаний на малой скорости, которые очень важны для палубного истребителя. Характеристики управляемости на этом критическом режиме полёта оказались неудовлетворительными. Комиссия Бюро по аэронавтике Флота США забраковала палубный истребитель NF-1. По самолёту компании «Грумман» она отметила неудовлетворительную управляемость по всем трем осям, низкую маневренность и плохую путевую устойчивость. Самолёт «Грумман» был также забракован, но оставлена надежда в следующей форме:

«Флот США повторно рассмотрит вопрос о закупках самолёта F4F после устранения всех недостатков, выявленных в ходе испытаний».

Победа досталась компании «Брюстер аэронавтикал» и её самолёту XF2A-1. Она получит заказ на 55 машин F2A-1. В последующие четыре года этих самолётов по имени «Буффало» в разных модификациях компания построит более пятисот.

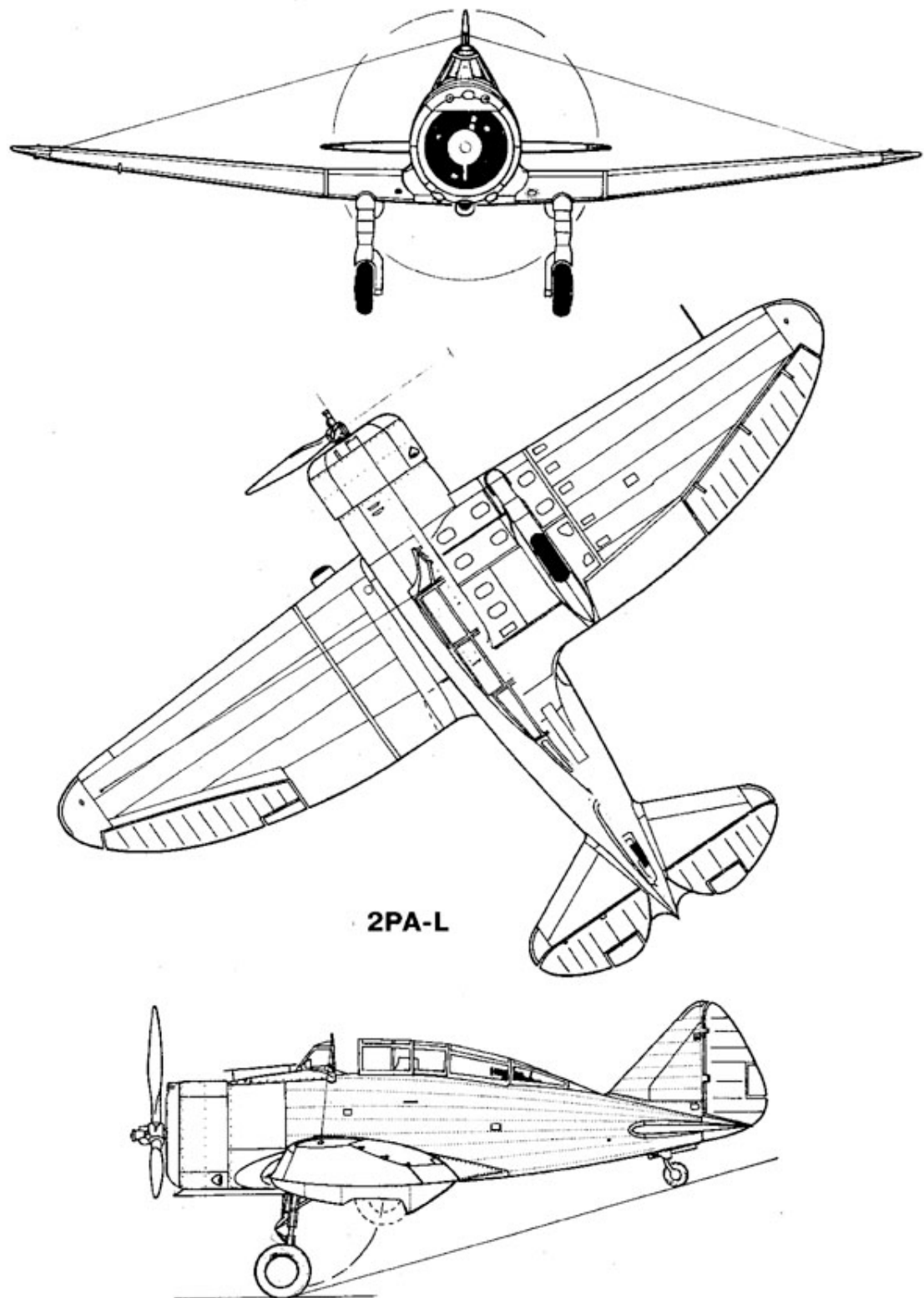
Бывший морской офицер Александр Северский больше никогда не будет проектировать палубные самолёты.

Снова двухместный истребитель

Убирающееся шасси и новые мощные моторы открывали второе дыхание двухместным истребителям. Опыт боевых вылетов и воздушных сражений подсказывал Александру Николаевичу, что второй член экипажа очень полезен. Он может выполнять множество важных функций: быть наблюдателем и вести разведку, работать радистом, штурманом и бомбардиром, наконец, в качестве стрелка защищать самолёт от атак с задней полусферы. Поэтому Северский даёт команду Картвели разработать компоновку и выпустить рабо-

чие чертежи двухместного истребителя и истребителя-бомбардировщика 2РА сразу после победы в конкурсе 1936 года их одноместного истребителя Р-35.

Самолёт получился многоцелевой и предоставлял заказчику выбрать интересующий его вариант. Большой запас топлива в отсеке центроплана позволял использовать его в качестве истребителя сопровождения. Можно было заказывать установку радиальных двигателей различной мощности. Меняя законцовки крыла, можно было увеличивать его размах. Даже в условиях аэродромных мастерских он превращался из истребителя сопровождения в лёгкий бомбардировщик, дальний разведчик, связной или тренировочный самолёт.



Общий вид двухместного истребителя SEV-2PA

Как президент компании и главный конструктор, Александр Северский стремился получить как можно больше заказов на свои самолёты. Он использовал все технические новинки самолётостроения, уделяя особое внимание аэродинамическому качеству машины. Поворотная турель стрелка, закрытая прозрачным шарообразным куполом, создавала большое сопротивление, съедала скорость и дальность полёта. Для двухместной машины Север-

ского было придумано остроумное решение. Конусное остекление фонаря стрелка для ведения огня поворачивалось вокруг продольной оси и убиралось в фюзеляж.



Двухместный истребитель сопровождения SEV-2PA

Генерал Митчелл в это время попал в опалу и не мог поддержать Александра Северского в его стремлении заполучить большой заказ на истребители сопровождения от Авиакорпуса армии. Там нашлись теоретики, которые доказывали, что будущим скоростным и хорошо вооруженным бомбардировщикам истребительное сопровождение вообще не нужно. И всё-таки Александр Северский ещё надеется, что найдутся разумные генералы и по достоинству оценят предлагаемую им машину.

Конвойный истребитель дополнительно вооружается двумя стволами в крыле. В центроплане размещаются два отсека для небольших бомб. Конечно, вторая кабина и усиленное вооружение привели к увеличению веса конструкции самолёта. Северский увеличивает размах крыла и устанавливает самый мощный, в 1000 л.с., мотор Райт «Циклон» R-1820-G5. Лётные характеристики двухместного истребителя вполне отвечают требованиям войны, обещают высокую боевую эффективность при многоцелевом применении. В этом убедились новые заводские лётчики-испытатели Синклер и Миллер, которые теперь часто подменяют Александра Николаевича.

Убедившись, что дома покупателя не будет, Северский ищет возможность продать самолёт за границу.

К этому времени уже был разработан оригинальный торговый знак компании «Северский эйркрафт», который наносился на фюзеляжи тех самолётов, которые предлагались на продажу. Знак представлял собой разделённую летящим самолётом фамилию Seversky. Получалось два слова SEVER и SKY, что помимо названия компании на английском языке означало «Разорванное небо».

Советское приобретение

Телефонный звонок из корпорации под названием «Амторг», которая выполняла функции советского торгового представительства в США, был для Александра Северского пол-

ной неожиданностью. Просили назначить время для встречи с директором инженерного отдела мистером Соколовым, у которого имеется деловое предложение. Александр был знаком с этим технически подкованным русским. Уже пару лет он зондирует возможность приобретения самолётов Северского, но пока были только делегации. Даже Туполев с Сухим заезжали, смотрели, но контракта не предлагали.

Соколов на чистом русском языке после всех формальных приветствий сообщает, что скоро в США прибудет советская закупочная комиссия во главе с начальником ЦАГИ комдивом Харламовым. Советское правительство выделило значительную сумму в несколько миллионов долларов для приобретения наиболее совершенных самолётов и лицензий на их производство в СССР.

– Мы провели предварительное исследование американского рынка самолётов и остановились на предлагаемых вами двухместных машинах в вариантах истребителя сопровождения и амфибии, – продолжал Соколов.

– Я буду очень рад, если смогу вам помочь. У меня никогда не возникало желания продавать мои самолёты большевикам, но сейчас, когда нацисты в Германии спешно вооружаются, ситуация изменилась, – с улыбкой заметил Александр Николаевич.

– Да, по-моему, и Белый Дом сейчас настроен на расширение торговых связей между нашими странами, и наш будущий договор будет им только приветствоваться, – воодушевился Соколов.

– Хорошо, мне нужно проконсультироваться, и тогда я дам вам окончательный ответ.

Летом 1936 года команда советских авиационных специалистов под предводительством Харламова появляется в США и начинает посещать один за другим авиационные заводы ведущих самолётостроительных компаний. Белый Дом действительно обеспечил им зелёный свет. Его хозяин был уверен, что советские заказы помогут экономике страны встать на ноги.

Когда в сентябре русские покидали Америку, их «улов» составил пять лучших самолётов, кандидатов на серийный выпуск в Советском Союзе. Конечно, список этих самолётов был предварительно утверждён решением Совета Труда и Оборона.

Двухмоторный пассажирский «Дуглас» DC-3, который мог легко переоборудоваться в военно-транспортный, был бесспорным фаворитом. Заполучив всю техническую документацию и лицензию на его производство в СССР, правительство организует его серийный выпуск на авиационных заводах в Химках под Москвой и потом в Ташкенте. В конструкторском бюро авиазавода № 84 в Химках все чертежи DC-3 будут выпущены заново под руководством Михаила Гуревича и Владимира Мясищева с переводом дюймовой системы размеров в метрическую. Через год Гуревич переведётся к Поликарпову, а Мясищева арестуют. Но работу продолжат их заместители. С этим и другими закупленными американскими самолётами в советскую авиапромышленность придёт плазово-шаблонный метод обеспечения точности внешних обводов самолётов. Эта надёжная двухмоторная машина, как хорошая рабочая лошадь, проработает всю войну и многие годы после неё. Переоборудованная в начале войны в военно-транспортную, она будет названа Ли-2 по фамилии главного инженера авиазавода № 84 Лисунова. Всего этих машин будет выпущено около трёх тысяч. Они обеспечат все потребности в авиатransпорте фронта и тыла в тяжёлые годы войны. Покупка этого самолёта у американцев окажется самой рентабельной.

Второй покупкой была большая четырёхмоторная летающая лодка «Мартин 156», которая поражала воображение. Она могла перевозить 53 пассажира или солдата с вооружением на большую дальность и не нуждалась в аэродромах. Её навигационное оборудование позволяло летать ночью и в сложных метеоусловиях. В СССР ничего подобного не было. Но и в компании «Глен Мартин» эта лодка была пока только в чертежах. Это никого не смущало. За миллион с лишком американских долларов компания сначала должна была пере-

дать заказчику комплект технической документации, а через год построенную и испытанную летающую лодку. Свои обязательства компания полностью выполнит. А выпуск чудо-лодки в СССР так и не освоят, несмотря на закупленные ещё за миллион долларов комплект деталей, агрегатов и готовых изделий ещё на одну лодку и комплект чертежей технологической оснастки, приспособлений и оборудования, а также их комплект в металле. Единственный, построенный в США, экземпляр «Мартин 156» под индексом ПС-30 будет неспешно перевозить пассажиров в течение пяти лет из Хабаровска на Камчатку и обратно.

Третьей была закуплена другая двухмоторная патрульная летающая лодка «Консолидейтед 28-2» под названием «Куба». Потом, во время войны, такие лодки получают название «Каталина» по имени острова в океане напротив Лос-Анджелеса. Её использование в СССР окажется более результативным. Одну лодку построят и испытают американцы в Сан-Диего, две другие отправят на авиационный завод в Таганроге в виде комплектов деталей и узлов для эталонной сборки. Для отладки производства компания «Консолидейтед» пошлёт в Таганрог своих инженеров. До июня 1941 года в Таганроге выпустят не менее полутора сотен советских «Каталин» под индексом ГСТ.

Четвёртой покупкой был одномоторный штурмовик компании «Валти» V-11. Главное управление авиационной промышленности Наркомтяжпрома получило лицензию на выпуск этого самолёта в двухместном и трёхместном варианте. Самолёт запустят в производство в Москве на авиазаводе № 1 под руководством авиаконструктора Кочергина. Решат выпускать самолёт с менее мощной советской копией американского мотора М-25. В результате через два года советский вариант американской машины под индексом БШ-1 будет иметь худшие лётные характеристики, чем оригинал. На вооружение его не примут и с производства снимут. Выпущенные пятьдесят машин без вооружения под индексом ПС-43 в качестве грузовых постепенно передадут в ГВФ. Во время войны на фронте они будут лёгкой добычей немецких истребителей, перевоза курьеров и почту.

Пятым советским приобретением оказался двухместный самолёт Северского в вариантах истребителя сопровождения и амфибии. Для главного конструктора этих машин было очень важно, что русские заказчики оценили их большую дальность полёта. Необходимость этого качества истребителя отрицалась командованием ВВС США. Тучков как ответственный в компании за экспорт подготовил все бумаги по соглашению с «Амторгом» и разве-селил Северского, заявив, что буквы в обозначении машин следует читать по кириллице. 2РА означает «Двухместный Русский Аэроплан». Александр Николаевич весной следующего года подпишет два договора. В первом указывался срок поставки русским истребителя и амфибии. Во втором – условия технической помощи и лицензионного производства. Предусматривалось присутствие на заводе Северского двух представителей заказчика, которым будут предъявлены испытанные в воздухе машины. Цена двух машин составляла 160 тысяч долларов, а за производственное оборудование и лицензию на серийный выпуск причиталось ещё 210 тысяч. Первый платёж русских в сумме 42 тысячи долларов прошёл 2 августа 1937 года. Когда обе машины будут готовы, заказчик 9 марта 1938 года заплатит ещё 250 тысяч.

Северский выполнит свои обязательства по договорам полностью. Но на экспортных самолётах правительство не разрешало использовать новейший мотор, который ставился на его одноместные истребители Р-35. Поэтому, по согласованию с советскими заказчиками, два закупленных самолёта будут поставлены с двигателями «Райт», которые строились в СССР по американской лицензии, и их мощность была на 250 л.с. меньше.

Ещё не сойдёт снег на аэродроме НИИ ВВС в Чкаловской, когда там весной 1938 года лётчик-испытатель майор Супрун начнёт государственные испытания двухместной серебристой машины американского авиаконструктора Александра Северского. Вместо колёс она

будет на лыжах, специально изготовленных московским авиазаводом № 156. Программа испытаний «американца» должна дать ответ экспертов НИИ ВВС на два вопроса:

1. Может ли он эффективно выполнять задачи дальнего разведчика?
2. Целесообразен ли его серийный выпуск?

Но испытания проходили не очень гладко – перегревался двигатель, прогорел поршень. После ремонта и доработки системы обдувки мотора испытания продолжили с колёсным шасси. Кроме Супруна, «русского американца» опробовали ещё четыре ведущих лётчика.

Пилотажные свойства машины сразу получают высокую оценку. В Отчёте НИИ ВВС отметят: «Техника пилотирования на самолёте и его взлетно-посадочные свойства ближе всего напоминают самолёт И-16. Разница заключается в том, что самолёт «Северский» имеет лучшую, чем у И-16, устойчивость и триммеры на всех рулях управления, которые позволяют снимать нагрузку на органы управления».

Результаты учебных воздушных боёв с лучшим советским истребителем того времени И-16 и двухместным разведчиком Р-10 будут описаны следующим образом: «Преимущество в скорости на высоте 5000 м позволяет самолёту «Северский» иметь превосходство в воздухе над самолётом И-16 при его маневрах, сближаясь с ним до 50 м на виражах... В общем итоге на высоте 5000 м самолёт «Северский» значительно превосходит самолёт И-16 по маневренности и по скорости... С двухместным разведчиком типа Р-10 самолёт «Северский» справляется легко, почти не используя своей задней точки».

Аэродинамическое качество истребителя Северского оказалось выше, чем у машины Поликарпова. Коэффициенты сопротивления были соответственно 0,025 и 0,035. Несмотря на то что двухместный «Северский» был на целую тонну тяжелее И-16, он с такой же мощностью мотора превосходил конкурента. Сказалось аэродинамическое совершенство, отработанное на американских истребителях в трубах НАКА и Университета Нью-Йорка, а также более высокий КПД американского трёхлопастного воздушного винта.

Отмечены следующие недостатки, выявленные в процессе лётных испытаний: в моторе дважды прогорал поршень, большое рассеяние при стрельбе из носовых пулемётов из-за недостаточной жёсткости их крепления, ограниченные углы обстрела задней полусферы и невозможность протектирования топливных отсеков крыла.

Для Александра Северского сначала будет не понятно почему, несмотря на очень высокие лётные качества его истребителя, НИИ ВВС Красной Армии дал ему отрицательную оценку и не рекомендовал его для серийного производства. Для чего надо было платить его компании такие деньги за лицензию на серийное производство, техническую документацию и две демонстрационные машины? Ответ он получит через некоторое время. Окажется, что заказывали этот и другие американские самолёты «разоблачённые враги народа» – начальник ВВС Алкснис, начальник штаба ВВС Лавров, начальник материально-технического снабжения ВВС Базенков и главный инженер авиационного управления наркомата оборонной промышленности Туполев.

Туполев во главе закупочной комиссии, в которую входил и Сухой, познакомился с авиационным производством в США ещё весной и летом 1935-го, за год до приезда Харламова. Он тогда очень рачительно тратил те шестьсот тысяч долларов, которые ему выделили на закупку станков и оборудования для авиационного производства, и за четыре месяца израсходовал их только частично.

Новые руководители ВВС и авиационной промышленности СССР постарались по возможности отстраниться от решений их неудачливых предшественников. По их указанию НИИ ВВС дал следующее заключение: «Самолёт «Северский 2РА-Л» на вооружение в ВВС РККА принят быть не может вследствие большой уязвимости его крыльев-баков и общей недоведённости его стрелкового вооружения и винтомоторной группы...».



Двухместная амфибия Северского SEV-2PA-A

После испытаний истребителя Северского стало ясно даже Сталину, что основа ВВС Красной Армии – истребитель Поликарпова И-16 – устарел.

Вооружённую двухместную амфибию Северского после обстоятельных прочностных испытаний в ЦАГИ только в августе 1938 года передали на аэродром. В это время во все самолётные конструкторские бюро поступает секретный технический отчёт ЦАГИ «Анализ самолёта «Северский» амфибия». Первый же вылет амфибии под управлением лётчика-испытателя Станкевича с сухопутного аэродрома в Жуковском завершается аварийной посадкой с повреждением поплавков.

После затянувшегося ремонта амфибии в ЦАГИ и передачи поплавков его специалистам по гидроавиации она ещё немного полетала на доморощенном колёсном шасси. С воды амфибия Северского в СССР так ни разу и не взлетела.

Конечно, огромные деньги в валюте, вырученные от продажи конфискованных и присвоенных ценностей, а также сокровищ церкви и музеев, истраченные на приобретение американских самолётов, могли бы дать более весомый эффект. Но несомненно одно – советские приобретения в Америке позволили работникам многочисленных самолётных конструкторских бюро подробно и глубоко изучить все закупленные образцы и существенно повысить свою квалификацию.

Истребители для Японии

Двухместный истребитель Северского заинтриговал не только русских, но и японцев. Они хотели заказать не менее ста двадцати машин. По тем временам для американской самолётостроительной компании это был хороший покупатель. Совет директоров компании всячески настраивал своего президента не упустить этой возможности заработать.

Но была серьёзная загвоздка. Япония была потенциальным противником США. Она вела войну в Китае, а США были союзником Китая. Поэтому влиятельные политики, конгрессмены и военные на запрос компании развязали публичную обструкцию. Северского обвинили в отсутствии патриотизма, и его деловой репутации был нанесён значительный урон.

Генеральный штаб императорской армии Японии как раз очень нуждался в таком самолёте, который предлагал Северский. Японские дальние бомбардировщики летали с аэродромов на Формозе в Тайване в глубь Китая без истребительного прикрытия и несли большие потери.

И всё же Александр Николаевич, ради так нужных компании денег, пошел на заключение политически некорректного и, естественно, секретного контракта с японцами. Этот миллионный контракт сулил возможность найма новых высококвалифицированных конструкторов, покупки самых совершенных станков и прессов. Формально компания «Северский эйркрафт» продавала пока двадцать боевых самолётов «Американской торговой корпорации», а та – «Экспортной компании западного побережья». Для японцев был разработан вариант 2РА-В3 конвойного истребителя с тремя пулемётами винтовочного калибра, тремя бомбодержателями и разрешенным для экспорта мотором.



Японские истребители Северского

Самолёты привезли в контейнерах поздним летом 1938 года, и они достались Флоту Японии. Там им дали название «Двухместный морской истребитель тип S» и обозначили A8V-1. Когда же японские лётчики освоили машину Северского и начали её боевые испытания, то обнаружилось, что с её экспортным мотором она очень медленно набирает высоту и слишком вяло вращается. Тогда они решают использовать самолёты Северского в качестве дальних разведчиков обширной территории Китая с базой под Нанкином.



Японский курьер конструкции Северского

Какое-то время самолёты успешно выполняют разведывательные функции, и американцы, воевавшие против Японии на стороне Китая, присвоили им имя «Дик». Но вскоре в эскадрильи Флота стали поступать разработанные в Японии дальние истребители, которые перед атакой на Пёрл-Харбор и заменили самолёты Северского в боевых частях.

Три машины всё же продолжают в Японии гражданскую жизнь в качестве курьерских для доставки горячих новостей газетчикам. Две из них у Флота купит издательство Asahi Newspaper и одну – Tokyo Nichinichi Newspaper.

Так закончится этот авантюрный «роман» компании «Северский эйркрафт» с японскими заказчиками, который создаст Александру Николаевичу много влиятельных недоброжелателей в высших эшелонах власти США.

Заказ на пятьдесят два таких двухместных истребителя оплатят и шведы. Но им до лета 1940 года доставят только две машины. Остальные пятьдесят достанутся ВВС США после объявления эмбарго на поставки вооружения во все страны, кроме Англии. В своей стране они под индексом AT-12 и именем «Охранник» будут использоваться для повышения лётного мастерства пилотов.

Глава 6. Борьба за скорость

Гоночные самолёты

После того как одноместный истребитель Р-35 Северского обрёл право на жизнь, президент компании решает использовать его прекрасные скоростные характеристики в борьбе за победу в самых популярных авиационных соревнованиях. Он хочет показать военным заказчикам и конкурентам, что его одноместный истребитель обладает огромным потенциалом, как по скорости, так и по дальности, и является лучшим истребителем страны.

Гонки в США были в почёте с самого начала эры авиации. Промышленник Винсент Бендикс начиная с 1931 года установил ежегодную награду самому быстрому, безотказному и прочному самолёту, который первым в этих гонках пролетит 3286 км с запада на восток, из Лос-Анджелеса в Калифорнии в Кливленд, штат Огайо. Если ваш скоростной самолёт имеет большой запас топлива, то придётся сделать одну посадку для дозаправки. А если малый – две. Каждая дозаправка – это потеря драгоценного времени. Победитель становился обладателем уникальной статуэтки, на которой три слова: «Винсент Бендикс Трофи».



Бендикс Трофи» в авиационном музее Вашингтона

Из массивного цилиндрического постамента вырывается изумрудный гребень волны, который несёт земной шар и летящее человеческое тело с устремлённой вперёд правой рукой. С вершины земного шара взлетает самый быстрый на тот год самолёт с неубирающимся шасси.

За первые несколько мест участники гонки получают денежную награду. Но главное заключалось в необычной популярности этих соревнований. Это были национальные воздушные гонки США, которые выявляли истинный уровень развития самолётостроения в стране в данный конкретный период времени. Всё авиационное сообщество относилось к гонкам с огромным вниманием, и участие в них было очень престижно. Оно создавало разработчику самолёта самую лучшую рекламу.



Спортивный истребитель SEV-S1

Северский обсудил с Картвели, как превратить истребитель в гоночный самолёт, чтобы завоевать «Бендикса Трофи» в 1937 году. Надо максимально облегчить машину. Снять пулемёты, узлы их крепления и всё военное оборудование, установить самый мощный мотор и заменить капот. Ещё было бы хорошо немного утопить фонарь кабины. Для гоночного самолёта идеального обзора не требуется, а сопротивление машины снизится.

Разработали чертежи гоночного варианта и для начала решили по ним доработать самый первый опытный одноместный истребитель, который выиграл конкурс и теперь пылился в ангаре.

Акционеры компании не поддерживали новое спортивное направление президента. Они считали, что эта работа отнимет много ресурсов и времени, а доход будет ничтожный. Но Александр Николаевич продавил эту тему, утверждая, что гонки являются идеальными лётными испытаниями конструкций их самолётов, позволят выявить конструкторские недостатки и определят направление будущих разработок компании. Он смотрел вперед, и для настоящего конструктора было гораздо важнее получить новые сигналы от Природы по увеличению скорости полёта самолёта, чем сиюминутный доход.

Машину для гонок обозначили S1, установили на ней форсированный двигатель P&W R-1830В мощностью 950 л.с. с новым обтекаемым капотом и максимально облегчили.

Новый лётчик-испытатель компании Франк Зинкляр облетал её и выразил желание участвовать на ней в предстоящих гонках. Он тщательно готовился, детально изучил марш-

рут, подходы к аэродромам для дозаправки в Канзас-Сити на западе штата Миссури и Кливленда. После квалификационных пролётов он получает стартовый номер 63.

Владельцем этого гоночного самолёта становится богатый бизнесмен Вильям Зельцер из Нью-Йорка.

Второй гоночный самолёт построили в начале 1937 года как опытный истребитель и обозначили AP-2. Он имел заводской номер 39 и номер гражданской регистрации XR1250. На нём Северский впервые применил уборку ног шасси внутрь крыла в сторону фюзеляжа. Сначала всё шло прекрасно, заводские испытания он прошёл практически без замечаний. Но военных не устроила высокая цена истребителя. Тогда машину решили готовить к гонкам «Бендикс Трофи» 1937 года. Но во время тренировочного полёта при посадке на аэродроме Флорид Беннетт стойки шасси не вышли полностью, и машина терпит аварию. Восстановлению она уже не подлежит.



Взлетает спортивный SEV-DS, 1937 год

Когда стало известно, что Северский разработал спортивный вариант своего одноместного истребителя, к нему поступают сразу несколько заказов на такой самолёт от очень известных пилотов и компаний.

Знаменитый гонщик, доктор авиационных наук, майор Джимми Дулиттл обратился к Северскому от имени нефтяной компании «Шелл», на которую он тогда работал. Он уже выиграл «Бендикс Трофи» в 1931 году, установил рекорд скорости, пересекая всю страну, и в 1932 году выиграл кольцевую гонку «Томпсон Трофи» в Кливленде.

Самолёт для компании «Шелл» обозначили DS (Дулиттл спортивный). По согласованию с опытным и эрудированным Джимми Дулиттлом установили мотор Райт мощностью 850 л.с. и увеличили объём топливных отсеков в крыле.

Это было непросто. Теперь пришлось герметизировать для бензина не только отсеки в центроплане, но и в консолях. На нижней поверхности крыла для доступа при оконча-

тельной сборке и устранения течей при эксплуатации имеется много овальных герметичных люков.

Отполированный и сверкающий самолёт DS с заводским номером 42 и номером гражданской регистрации R1291 выкатили из цеха. После заводских лётных испытаний его сдали счастливому заказчику.

Другим известным заказчиком спортивного самолёта стал удачливый владелец компании в Сан-Франциско, выпускающей краски. Франк Фуллер увлёкся авиацией и получил сертификат пилота десять лет тому назад. В 1932 году он очаровал всех своей изящной гонкой через всю страну за «Бендикс Трофи», который ему тогда не достался. Теперь он жаждет победы и был готов платить за машину любые деньги.

Для Франка Фуллера строили машину с нуля. Поэтому и фонарь кабины сделали новый, пониже и с каплевидным козырьком. Мотор мощностью 950 л.с. Машина получила заводское обозначение S2. Её заводской номер оказался 43, а номер гражданской регистрации – NR70Y. Для хозяина лакокрасочной компании её покрасили в изумительный голубой металлик. Заводские испытания проводил сам Александр Северский. Он вложил в эту машину самое лучшее, чем владел к тому времени, и ждал от неё только победы. Старались успеть к началу соревнований. Франк Фуллер получает стартовый номер 23.

Таким образом, два гоночных самолёта Александра Северского SEV-S1 со стартовым номером 63 и SEV-S2 со стартовым номером 23 допущены к гонкам «Бендикс Трофи» 1937 года. Они стартуют в Лос-Анджелесе, и туда отправляется большая экспедиция инженеров и механиков компании во главе с её президентом.

В это прохладное раннее утро 3 сентября на небольшом аэродроме Бурбанк на севере Лос-Анджелеса все шесть участников гонок со своими техническими командами ожидали старта. Александр, слегка хромая, отходит от одной своей машины и подходит к другой – последние указания пилотам о режимах полёта.

№ 23 сразу вырывается вперёд и ведёт всю гонку на приличной высоте. Единственная посадка для заправки в Канзас-Сити, и – прямиком на Кливленд. Подлетая к аэродрому Кливленда, он буквально пикирует к финишным воротам и первым фиксирует отличное суммарное время – 7 часов 54 минуты. Но изумлённые зрители на трибунах видят, что № 23 не садится, а снова набирает высоту и улетает в восточном направлении. Как это и было задумано, Фуллер летит ещё 700 км, благо топлива хватает, чтобы побить рекорд скорости трёхлетней давности, и приземляется на аэродроме Флорид Беннетт под Нью-Йорком.



Гоночный истребитель SEV-S2, 1937 год

Выдающийся полёт! Прекрасный самолёт! Газеты захлёбывались от восторга. Но, наверное, больше всех и тихо радовался Александр Северский. Это был его триумф в США. Его самолёт оказался самым быстрым и оставил далеко позади специально спроектированные гоночные машины. Его 23-й не только завоевал «Бендикс Трофи», опередив ближайшего соперника почти на два часа, но и побил рекорд скорости США при пролёте от западного побережья до восточного. За первое место в гонке 1937 года Фуллер получает денежное вознаграждение в размере тринадцати тысяч долларов и ещё две с половиной тысячи за рекорд.

Франк Зинкляр на машине Северского S1 со стартовым номером 63 на киле из-за проблем с двигателем прилетел в Кливленд четвёртым, обогнав самолёт «Локхид». Он получил две тысячи долларов.

В Кливленде предстояла ещё одна, заключительная в этом году, воздушная гонка — «Томпсон Трофи». Александр Северский два года тому назад уже выставял свой самолёт-амфибию на эти гонки. Тогда она была пятой. Но опыт в этих специфических состязаниях тогда получили. Теперь обе его машины будут в них участвовать. Но в этом году условия гонок изменили. Протяжённость замкнутого четырёхугольника, обозначенного пилонами, уменьшили до 16 км, а количество требуемых облётов увеличили до двадцати.

Франк Зинкляр отстал от лидера гонки меньше чем на минуту и на финише был опять четвёртым. Он снова получил вознаграждение в две тысячи долларов.

Замена пилота на его машине S2 со стартовым номером 23 очень удивила и огорчила Северского. От умного и смелого Фуллера он ждал победы и в этой гонке. Ведь его машина была самой скоростной и представляла лицо компании «Северский эйркрафт». Но Фуллер в кольцевых гонках «Томпсон Трофи» до этого не участвовал и, вероятно, испытывая неуверенность, передоверил самолёт Рою Муру. А тот пришел только шестым и получил триста долларов.

В авиационном спорте США 1937 год был поистине годом Северского. Его облегченный истребитель наглядно продемонстрировал надёжность и высокие скоростные характеристики. Но это было только начало спортивных побед истребителя Северского.

Жаклин Кохран

Она росла сиротой в бедном сельскохозяйственном районе Флориды и не знала точно дня своего рождения. Своих родителей она тоже не помнила. Её нищенское и голодное детство способствовало формированию бойцовского характера. Она рано начала работать в местной парикмахерской в качестве косметички. Двадцатилетняя Жаки одна едет в Нью-Йорк с твёрдым убеждением, что только здесь она станет хозяйкой косметической компании. Получив работу в модном салоне на Пятой авеню, стройная симпатичная девушка становится популярной среди богатых клиентов. Через три года Жаклин уже достаточно богата и в 1932 году в Майами знакомится со своим принцем и будущим мужем – миллионером Флойдом Одлумом.

Для Жаклин начинается новая жизнь. Она заинтересовалась авиацией и после всего трёх недель тренировок получает сертификат пилота. Её косметический бизнес отходит на второй план. Теперь она хочет стать знаменитой лётчицей. В лётной школе Калифорнии она оттачивает своё мастерство и уже в 1934 году со вторым пилотом Смитом летит из Лондона в Мельбурн в гонке на приз Мак Роберстон. Но им пришлось сойти с дистанции из-за неисправности закрылков.

Она упряма. В следующем, 1935, году её красивое лицо можно видеть в кабине одноместного гоночного самолёта «Кейт Райдер R-3» с мотором в 550 л.с. В начале сентября она летит на нём из Лос-Анджелеса в Кливленд в гонке «Бендикс Трофи». И опять неудача – сход с маршрута из-за проблемы с двигателем. Но зато в этом году она регистрирует собственную косметическую компанию.

Через два года она уже в кабине новейшего американского биплана «Бичкрафт» D17W с нижним крылом, выдвинутым вперёд. Его девятицилиндровый радиальный двигатель тянет с мощностью в 600 л.с. Тут уж спортивное счастье ей улыбнулось. В гонке из Лос-Анджелеса в Кливленд со стартовым номером 13 она первая среди женщин и третья среди мужчин. Её первый денежный выигрыш за гонку – 5500 долларов.

Но за два месяца до этого более значимым для неё вознаграждением было знакомство на аэродроме Лонг-Айленда с известным авиаконструктором Александром Северским. Сначала её обворовали два его гоночных самолёта с очень мощными двигателями и аэродинамически чистыми обводами, но после короткого общения возле его созданий и он сам.

Александр был старше Жаклин лет на пятнадцать и после гонок находился под большим впечатлением от этой высокой и красивой молодой женщины, которая уже сумела продемонстрировать своё высокое лётное мастерство. Они договорились, что после гонок в сентябре она полетает на его серийном истребителе Р-35 в Райт Филд. Александр хотел показать всем, что на его скоростном истребителе могут летать и женщины. На гонках в сентябре Жаклин сумела обойти его умелого лётчика-испытателя Франка Зинкляра, летавшего на более мощном самолёте.

Его жена Эвелин тоже летала и дружила со многими американскими лётчицами, но Жаклин среди них не было. Она стала знаменитой только в этом году благодаря успешной гонке до Кливленда. Северский передаёт ей гоночный самолёт Франка Зинкляра для участия в аэрошоу в Детройте. Затем 21 сентября 1937 года на этой машине она устанавливает женский рекорд скорости – 470 км/ч. При перелёте из Нью-Йорка в Майами за четыре часа с минутами 3 декабря она побивает рекорд скорости Говарда Хьюза, а через неделю устанавливает новый рекорд скорости на дистанции 100 км для женщин. Как лучшей женщине-пилоту 1937 года ей вручили очень престижный женский приз – Трофи Клиффорда Хармона. Это была очень красивая бронзовая статуэтка женщины с очень узкими крыльями,

поднимающимися вверх. Она стоит на прямоугольном постаменте и прижимает к груди большого орла с раскрытыми крыльями.

Когда знаменитая и богатая Жаклин Кохран приехала к Северскому в офис на заводе в Лонг-Айленд заказывать спортивный самолёт, этот день был для Александра праздничным. После экскурсии в сборочный цех и ангар предполётной подготовки договорились о комплектации её самолёта. Он должен быть готов к началу подготовки к гонкам в этом году. Они подписывают контракт 12 марта 1938 года, согласно которому владельцем самолёта оставалась компания «Северский эйркрафт».

Самолёт для Кохран обозначили AP-7, и он имел заводской номер 145. Его снабдили двухрядным радиальным двигателем «Пратт-Уитни», взлётной мощностью 1200 л.с. Он получил гражданскую регистрацию под номером NR1384. Заказчица осталась самолётом очень довольна.



Жаклин Кохран и Александр Северский у её самолёта

Александр передал ей весь свой опыт, снабдил её множеством практических советов и разработал для неё оптимальный график полёта.

Александр и Эвелин уже планируют поездку в Европу, где ему придётся много летать на двух своих демонстрационных истребителях. Теперь, в преддверии этой очень важной для поправки финансов компании миссии, он должен снова громко заявить о высочайших скоростных качествах его самолётов и своём лётном мастерстве.

Самолёт Жаклин AP-7 для её участия в гонке «Бендикс Трофи» надо было перегнать с заводского аэродрома в Нью-Йорке, который теперь все называют аэропорт Северский, в аэропорт Бурбанк в Лос-Анджелесе. Президент компании решает это сделать сам. При этом он будет лететь не на крейсерской скорости, а на максимальной, и попытается установить новый трансконтинентальный рекорд скорости пересечения территории США с востока на

запад. И снова ему сопутствует удача. Он прилетает из Нью-Йорка в Лос-Анджелес на аэродром Бурбанка с новым рекордом – десять часов.

На старте гонки «Бендикс Трофи» 1938 года в Лос-Анджелесе готовились взлететь два построенных им самолёта: S2 Франк Фуллера, на котором он в прошлом году выиграл эту гонку, и AP-7 Жаклин Кохран. Самолёт AP-7 ни в чём не уступал машине Фуллера, но в одном он превосходил её – его крыльевые топливные отсеки были большего объёма. Александр как следует испытал его во время рекордного полёта. Сейчас Северский почти не отходит от самолёта Жаклин. Последние наставления только ей. Она уверенно взлетает и улетает на восток.

И произошло чудо! Она со стартовым номером 13 прилетает без дозаправки в Кливленд первой, обойдя девять мужчин. Совершая мягкую посадку, она обнаруживает несколько десятков тысяч ликующих зрителей, которые приветствуют её и самолёт конструктора Северского. Франк Фуллер приземляется вторым только через 23 минуты. Обнявшись с встречающим её мужем, заправив самолёт и выкурив сигарету, Жаклин снова взлетает. Она повторяет прошлогодний план полёта Фуллера и набирает высоту курсом на Нью-Йорк. Посадка на аэродроме Флойд Беннет с новым женским рекордом пролёта всей страны с запада на восток за десять часов и семь минут.

Компания «Северский эйркрафт» ликовала. Ещё бы, два первых места в гонке «Бендикс Трофи» заняли их самолёты. Северский и Картвели, принимая поздравления, ощущали себя лучшими авиаконструкторами США. Их машина доказала своё превосходство в двух экземплярах.

Все газеты публикуют фотографию Жаклин, руку которой жмёт сам престарелый и солидный Винсент Бендикс. Ей торжественно вручают чек на 12 500 долларов и бронзовую «Бендикс Трофи» с табличкой, на которой выгравировано её имя.

Отпраздновав завоёванную победу, Жаклин Кохран начинает готовить её самолёт к высотным полётам. Её награждают памятной наградой Уильяма Митчелла за выдающийся вклад в развитие авиации в 1938 году.

Но тут неожиданно для неё Александр Северский делает ей подарок. Он предлагает доработать её самолёт для нового сезона 1939 года, в результате чего он станет более скоростным. Его идея заключается в том, чтобы снизить сопротивление самолёта, убрав стойки шасси с их обтекателями из-под крыльев. Стойки шасси с колёсами он собирается убирать полностью в крыло по направлению к фюзеляжу. Скорость машины с новым шасси должна существенно возрасти.



Жаклин Кохран в своём гоночном SEV-AP-7

Жаклин соглашается оплатить все расходы на доработку её машины. Конструкция нового шасси уже была разработана для истребителя AP-2. Теперь она была доработана, и Северский только искал самолёт, на котором можно было реализовать этот проект и экспериментально убедиться в его работоспособности. И вот такой случай представился. Машину AP-7 вернули на завод, и она стала аэродинамически более чистой. В убранном положении ног шасси нижняя поверхность крыла теперь была гладкой. Створки ног шасси располагались заподлицо с обшивкой крыла, и о прежних больших обтекателях уже ничто не напоминало.

Такая конструкция шасси, проверенная и доведённая на гоночном самолёте Северского, теперь будет применяться на всех его будущих истребителях.

Доработанный самолёт обозначили AP-7A и сохранили его регистрационный номер. На нём кроме нового шасси постарались использовать все самые последние достижения самолётостроения. Получился практически новый более скоростной самолёт. Главный конструктор Александр Северский был очень доволен этой машиной и сам испытал её в воздухе.



Счастливый одноногий авиаконструктор у AP-7A

Механики Северского тщательно регулируют двигатель и устанавливают на самолёте кислородное оборудование. Жаклин осваивается с изменённой машиной и привыкает летать

с маской. И вот в марте 1939 года она устанавливает новый женский рекорд США. AP-7A затащил её на высоту свыше девяти километров. Затем следуют два мировых рекорда скорости на дистанциях тысяча и две тысячи километров и абсолютный рекорд – 515 км/ч.

Самолёт Северского опять во всех газетах и авиационных журналах. Он не только высотный, но и самый скоростной. Эти качества так необходимы современному истребителю, и Северский демонстрирует, что в своём конструкторском мастерстве он достиг вершины.



Гоночный самолёт Фуллера, 1939 год

К сентябрю 1939-го обе скоростные машины Северского полностью готовы сражаться в гонке за «Бендикс Трофи». И Жаклин Кохран и Франк Фуллер полны решимости снова обрести этот желанный приз. Её обновлённая машина по-прежнему несёт на фюзеляже стартовый номер 13. А у Фуллера новый стартовый номер – 77.

Но в то утро старта гонки Тихий океан заполнил Лос-Анджелес плотным туманом, и Жаклин дрогнула. Она категорически отказалась взлетать. Франк решил и сразу начал быстро набирать высоту. Его SEV-S2 опять самый быстрый. Снова он только обозначает финиш «Бендикс Трофи» в Кливленде, на целых сорок минут улучшив время своей предыдущей победы два года назад. Он продолжает полёт до восточного побережья США и устанавливает новый рекорд скорости, уменьшив общее время полёта на 35 минут. Ему торжественно вручают именную статуэтку «Бендикс Трофи» и чек на 15 000 долларов. И это была новая победа конструкторов «Северский Эйркрафт».

Скоростные модификации

Спортивные страсти помогли обоим Александрам увеличить скоростной диапазон их самолётов. Скорость для истребителя – важнейший параметр. И способа её увеличить только два: уменьшить сопротивление самолёта и увеличить эффективную мощность двигателя.



Опытный истребитель SEV-AP-1, 1937 год

Северский постоянно работает над обоими способами. Его новые идеи воплощаются в моделях, которые продувают в аэродинамических трубах НАКА. Эта научно-исследовательская организация была аналогом нашего ЦАГИ и находилась на полном обеспечении правительства США. Её полное название было «National Advisory Committee for Aeronautics», а сокращённое – НАСА. Тамошние учёные выпускают рекомендации по оптимальной аэродинамической компоновке истребителя. Но выводы по результатам продувок моделей и рекомендации НАКА надо проверять на опытных самолётах.

Сразу после принятия решения о серийном производстве истребителя Р-35 рождается идея облагородить его обводы и снизить сопротивление за счёт установки большого кока воздушного винта. Ещё летом 1937 года построен и начинает лётные испытания опытный истребитель AP-1. Его испытывает сам Александр Северский. Казалось, с таким носом максимальная скорость должна существенно возрасти. Этот нос с узким кольцевым воздухозаборником для обдува цилиндров двигателя рекомендует НАКА. Тамошние учёные продували натурные модели и нашли оптимальную конфигурацию. Его конструкторы во главе с Картвели в точности выполнили эти рекомендации. Но, увы, видимо, что-то не так. Увеличения скорости не произошло. Отрицательный результат – тоже результат. Но Северский ещё раз наступит на те же грабли, когда согласится переделать капот двигателя на своём лучшем опытном истребителе AP-4. Испытания обеих опытных машин в воздухе так и не решат, какой воздухозаборник и капот лучше.



Истребитель Северского AP-9

Все будущие истребители компании, кроме одного P-44, будут иметь очень маленький кок воздушного винта.

Следующей попыткой Северского уменьшить сопротивление истребителя была разработка нового полностью убирающегося шасси на машине AP-2. Она заканчивается неудачей. На посадке стойки шасси вышли не полностью, авария и потеря AP-2. Но разработка нового шасси продолжается. В систему выпуска и уборки вносятся изменения, и они проверяются на гоночном самолёте AP-7A. Всё работает нормально, можно проектировать истребители с полностью убираемыми в крыло ногами шасси. Такой истребитель AP-9 был построен и участвовал в конкурсе 1939 года.

Последняя, 77-я машина серии P-35 по контракту с Авиационным корпусом США должна быть оборудована двигателем с наддувом и служить демонстратором нового более скоростного истребителя. Как все заказанные военными опытные самолёты, её обозначили XP-41. На ней решено установить новое шасси, для чего переделали крыло.



Опытный истребитель XP-41, 1938 год

Помимо всех конструкторских решений, снижающих сопротивление самолёта, на опытном истребителе XP-41 изменена форма задней части фонаря кабины. Очень длинное застеклённое нисходящее продолжение фонаря преследует эту цель.

В этом опытном истребителе, который Северский и Картвели начали проектировать в начале 1938 года, реализовывался и второй способ увеличения скорости – повышение мощности двигателя, но уже за счёт дополнительного наддува. Двухступенчатый нагнетатель стоял на самом двигателе «Пратт-Уитни» R-1830-19 и крутился от его коленвала.

По сравнению с серийным истребителем P-35 вес конструкции XP-41 увеличился почти на полтонны. Но и скорость возросла на 65 км/ч, достигнув 517 км/ч.

Практически одновременно с разработкой этого истребителя, которая поручена Картвели, Северский проводит на средства компании инициативную разработку высотного перехватчика AP-4, проект которого он поручает вести своему талантливому конструктору Александру Пишванову. В основе проекта смелое конструкторское решение Александра Северского – турбокомпрессор, работающий от выхлопа двигателя, но расположенный в хвостовой части фюзеляжа, за кабиной пилота.

Из чисто компоновочных соображений он решает, что самым лучшим местом для этого громоздкого и тяжёлого агрегата, каким оказался турбокомпрессор с большим воздухо-воздушным радиатором и фильтром, будет пространство фюзеляжа, где на двухместном истребителе была кабина стрелка. Конечно, для этого потребовались два горячих трубопровода выхлопных газов от двигателя к турбине длиной по три метра каждый. К ним надо добавить два холодных трубопровода высокого давления такой же длины от компрессора к двигателю, плюс канал воздухозаборника компрессора от корня левого крыла. Но всё это стоило того. Система турбонаддува работала с высокой эффективностью. Горячие выхлопные газы двигателя, пройдя трёхметровый путь, немного остывали и позволяли турбине сохранять достаточный ресурс. Практический потолок истребителя стал выше одиннадцати километров, и на большой высоте сохранялась достаточная мощность двигателя, чтобы выполнять успешную атаку самолётов противника.



Опытный высотный перехватчик SEV-AP-4, 1938 год

Спустя четыре года немецкий авиаконструктор Курт Танк тоже установит подобный турбокомпрессор на своём опытном перехватчике «Фокке-Вульф» 190 V-18/U1. Но он разместит его в специальном большом обтекателе под фюзеляжем. Это компоновочное решение погубит немецкий проект.

Лётные испытания этого сложного истребителя с турбонаддувом проводит Франк Зинкляр. Машина получает регистрационный номер NX2597. Материальная часть работает нормально, обороты турбины зашкаливают за двадцать тысяч в минуту, крыльчатка компрессора на её валу без срыва сжимает воздух и гонит его через охлаждающий радиатор к двигателю. Он обретает новую силу, и ему нет равных.

Наверно, для конструктора это высшее счастье, когда придуманная тобой сложная система начинает безотказно работать и демонстрировать тот результат, которого ты добивался.

Но президент и главный конструктор компании хочет максимального результата, и его мотивированно обещают руководители НАКА, если он установит на опытном истребителе их новую систему обдува двигателя. Они уже давно её пробивают, обещая снижение сопротивления. Полтора года тому назад он уже устанавливал такую на опытном AP-1. Толку было мало. Теперь они модифицировали схему продува, уточнили параметры и существенно уменьшили площадь входа.

Северский не устоял, и в январе 1939 года он дал команду вернуть AP-4 на завод для переделки капота двигателя по новой рекомендации НАКА. Опять огромный заостренный кок воздушного винта. Но теперь он почти незаметно, через очень узкую кольцевую щель, переходит в конический, плотно прижатый к головкам цилиндров, капот двигателя, который заканчивается регулируемыми кольцевыми створками выдува.

Франк Зинкляр опять облётывает AP-4, теперь уже с острым носом, и находит, что эта модификация, по крайней мере, не ухудшила прекрасную машину. Зато выглядит она теперь намного внушительнее. Её максимальная скорость больше, чем у XP-41, и достигла 558 км/ч.

Северский располагал двумя современными истребителями, которые отвечали требованиям Авиационного корпуса США и последним достижениям авиационной науки. Он вложил в эти два опытных истребителя XP-41 и AP-4 достижения и знания всей своей жизни. Машины на уровне лучших истребителей мира. Остаётся самое малое – добиться принятия их на вооружение и большого заказа.



Модификация «острый нос» истребителя SEV-AP-4, 1939 год

Эти опытные истребители отличались конструкцией ног шасси, воздушного винта и приводом нагнетателя двигателя. Какая конструкция обеспечивает более высокую боевую эффективность, должны дать ответ сравнительные испытания военных в их центре.

Лабиринт для Северского

Ещё весной 38-го Александр Северский впервые почувствовал себя в лабиринте, из которого он не может найти выход. Тогда он отбросил эти мрачные мысли. В конце концов, его самолёты должны найти солидного заказчика; и эти проклятые долги, и эта стопка неоплаченных счетов исчезнут. Он всецело сможет тратить свои силы только на создание новых самых эффективных самолётов.

Визит джентльменов из ФБР – событие для самолётостроительной компании из ряда вон выходящее. Президента компании знакомят с результатами длительного негласного расследования противоправных действий шпионского характера механика сборочного цеха Отто Восса. Оказывается, этот гражданин Соединённых Штатов немецкого происхождения фотографировал учебно-тренировочные самолёты BT-8 и палубный истребитель NF-1, а также письменно сообщал о предстоящих их испытаниях. Добытые шпионские материалы Отто Восс регулярно передавал связной германской разведки Йоханне Гофман, которая работала косметичкой на немецком океанском лайнере «Европа» и регулярно бывала в Нью-Йорке. Механик сборочного цеха компании «Северский эйркрафт» Отто Восс арестован.

Только этого ему не доставало. О чём теперь будет трубить жёлтая пресса и что будут обсуждать его недоброжелатели? Северский пригласил немецкого шпиона! Нет, это только очередной зигзаг того лабиринта жизни, который уготовила ему судьба.

Гораздо более запутанные и тупиковые пути предстоит ему пройти, сражаясь с постоянным дефицитом денег. Вечное противоречие между стремлением экспериментально исследовать что-то новое и необходимостью финансировать это исследование. Получается заколдованный круг. Он как главный конструктор должен создавать новый самолёт, и он уве-

рен, что этот самолёт будет очень хорошим и принесёт компании большой доход. Но на этот проект нет заказа и нет финансирования. Проект не будет разработан, не будет и большого дохода у компании.

Александр Северский решает разорвать этот замкнутый круг. Он настолько уверен в перспективности и счастливой судьбе проекта истребителя с вынесенным назад турбокомпрессорным агрегатом, что тратит деньги компании на его разработку, постройку и лётные испытания. Когда высотный истребитель AP-4 будет принят на вооружение и пойдёт в серию, эти деньги компании будут возвращены с лихвой. Но это может случиться не раньше следующего 1939 года. А пока надо набраться терпения и приложить все силы, чтобы создать надёжный опытный образец.

У него всё получилось. Он договорился с фирмой «Дженерал Электрик», в которой за его деньги изготовили турбокомпрессорный агрегат. Осенью 1938 года агрегат заработал на специальном наземном стенде в тандеме с радиальным двигателем. В работу им были вовлечены специалисты «Пратт-Уитни», которые разработали специальную модификацию их двигателя в компоновке с его турбокомпрессором. Всё это стоило немалых денег.



Президент компании Северский в своём кабинете

Александр Северский в июне 1938 года делает последнюю серьёзную попытку заполучить дополнительный заказ на модернизированный P-35. Он пишет аргументированные письма всем самым влиятельным генералам авиации США и приглашает их посетить его авиазавод. В ответ – отписки или игнорирование.

А финансовая ситуация в компании «Северский эйркрафт» к лету 1938 года оказалась очень напряжённой. Скоро закончатся поставки всех заказанных истребителей P-35, осталось построить всего несколько машин и запчасти к ним, полученные за них деньги истратили, а новых заказов пока нет. Совет директоров в июле выносит рекомендацию прекра-

тить неоплачиваемые заказчиками работы, уволить не очень нужных работников и всячески экономить деньги компании. Северский не может игнорировать это решение. Но из-за невежества акционеров загубить самый перспективный истребитель компании? Да никогда он этого не позволит.

В сентябре, когда только развернулись работы над новыми перспективными истребителями, и спортивные машины принесли славу компании, её главный финансист, акционер и председатель Совета директоров Пауль Мур просматривает ведомость расходов и убеждается, что деньги скоро кончатся. Мур через своего юриста Платта приказывает остановить все работы, не обеспеченные контрактами, и прекратить оплату услуг внешних поставщиков готовых изделий. Это означало смерть лучшего проекта истребителя Северского, его AP-4. Уже общее число сотрудников компании сократили с 1000 до 160, оставив самых квалифицированных.

Акционеры компании при поддержке Поля Мура ополчаются на президента Северского. Они припоминают ему большие траты компании на постройку и доводку спортивных гоночных машин, которые, по их мнению, не принесли им дохода, а установленные авиационные рекорды только прославляли лично Северского. Теперешние траты на новый истребитель AP-4 тоже пока убыточные.

Александр Северский снова почувствовал себя запертым в лабиринте. Надо искать выход. А тут ещё в Конгрессе начались запоздалые слушания о несанкционированной продаже японцам двадцати его самолётов. Там же вспомнили, что он пытался продать свои амфибии коммунистам Испании.

Русские отказались погасить свой долг компании за проданные им ранее самолёты и оплачивать продувки моделей в аэродинамической трубе университета Нью-Йорка. Он убеждает акционеров своей компании: «Потерпите, скоро AP-4 будет признан лучшим истребителем США, и тогда ваши доходы возрастут многократно». У него много друзей, но все они только улыбаются и спрашивают: «Как дела?» И он им по-американски отвечает: «Всё о'кей». А помочь некому. Его настоящего друга, генерала Билли Митчелла, уже нет в живых. Александр лихорадочно ищет выход из лабиринта.

Что он может? Его истребитель с турбокомпрессором сможет себя показать только в следующем году. В конце января 1939 года у военных в их Исследовательском центре Райт Филд начнутся сравнительные испытания лучших опытных истребителей. Конкурс уже объявлен. AP-4 должен быть обязательно построен. Он категорически отвергает «заботу» финансового «ангела» компании, подрывающую всякую надежду на успех в будущем.

Конечно, Поль Мур уже не раз выручал компанию, инвестируя в неё миллионы долларов, но сейчас, похоже, он обеднел и не может спасти от банкротства, а значит, от краха разработки лучшей конструкции его самолётов.

Как всегда в критические моменты его жизни, он не терялся, а наоборот, сжимался как пружина, и у него появлялись новые силы и рождались новые мысли. Северский с удвоенной энергией начал искать деньги и нашёл их.

Так совпало, что Жаклин Кохран и её муж финансист Флойд Одлум, а также некоторые друзья Александра работали в одном направлении. Они убедили владельцев нью-йоркского инвестиционного банка «White, Weld & Co» в выгоде спасти самолётостроительную компанию Северского и заработать на ней в будущем. Соглашение с банком было подписано 27 октября 1938 года и предусматривало реструктуризацию акций компании. Соглашение гарантировало Полю Муру возврат большей части вложенных им миллионов в случае банкротства. Но самое главное, Александр Северский получил 420 тысяч долларов для окончания постройки и лётных испытаний своего суперистребителя AP-4.

Казалось, это был выход из лабиринта, но на самом деле это было не так. Владельцы инвестиционного банка, давая деньги, хотели иметь управляемую ими компанию. Они потребовали ввести в совет директоров трёх своих людей. Поль Мур сразу согласился и 11 ноября 1938 года расчистил для них место, уволив неугодных.

Среди этих трёх представителей банка был Уолэс Келлетт. Свою компанию «Келлетт эйркрафт корпорайшен» он организовал восемнадцать лет тому назад, строил свои автожиры и агрегаты самолётов для других компаний. Компания Келлетта продолжала функционировать, и он надеялся, завладев деньгами Северского, использовать их часть для её нужд. Опытный в авиационных делах и чрезвычайно коммуникабельный, Келлетт стал желанным ставленником владельцев инвестиционного банка.

Три новых директора быстро нашли общий язык с Полем Муром и его юристом Платтом, который тоже стал директором. Все они образовали в Совете директоров твёрдое большинство и теперь могли диктовать президенту Северскому свои решения. А он ничего не мог поделать. Вскоре Келлетта как авиационного специалиста назначают вице-президентом компании.

Александр снова оказался запертым в лабиринте.

Европейское турне

План этого турне был разработан Северским и утверждён Советом директоров в июле 1938 года. Для показа готовили два модернизированных демонстрационных истребителя с одинаковыми двигателями мощностью в 1200 л.с.

Одноместный EP1-68 в дополнение к двум пулемётам в капоте имел ещё два в крыльях. Под каждым крылом у него было по три бомбодержателя для небольших бомб, а под фюзеляжем подвешивалась большая. Суммарная бомбовая нагрузка подбиралась к 600 кг, и при этом он имел очень приличную дальность полёта.

Для покупателей из стран Европы, сопротивлявшихся остервенелым нацистам Германии, этот американский одноместный истребитель был находкой. Тем более что его конструкция была отработана на находящемся на вооружении в США P-35, и сам EP-1 был только улучшенной его модификацией.

Двухместный конвойный истребитель 2PA-VX был ещё вооружён убираемым пулемётом стрелка для защиты задней полусферы.

Поиск покупателей на модификации уже существующих его самолётов в Европе Северский считал очень важным для восстановления финансового здоровья его компании. В Старом свете уже пахнет порохом, и многие страны вокруг нацистской Германии захотят купить его хорошо вооружённые и быстрые самолёты.



Одноместный демонстратор SEV-EP1-68

Но и в этом вопросе вице-президент Келлетт ставит ему палки в колёса. Северский должен просить у него денег на поездку, а тот твердит об экономии. Северский предлагает параллельно организовать рекламное турне в странах Латинской Америки, но Совет директоров отклоняет эту инициативу президента как слишком дорогую. В результате на многомесячное рекламное турне по странам Европы Северскому выделяют смехотворно малую сумму.

В организации европейского турне Александру помогает его брат Георгий. После отъезда из России с матерью Верой в 1919 году Александр встретился с братом только весной 1924 года в Париже. Тогда они с Верой решили взглянуть своими глазами на быт русской иммиграции и определить возможность для Александра найти интересную работу в Европе. Попутно Александр оформил заявки на свои патенты в Англии, Франции, Италии и Испании.

Жизнь Георгия в иммиграции не сложилась так, как он мечтал. Он с невестой Рени бежал от большевиков через Константинополь. Они приехали в Париж, где он встретился с отцом Николаем Прокофьевым и многочисленными родственниками. Отец со своей семьёй бежал через Финляндию.



Александр Северский – летающий президент компании

Георгий поначалу не мог найти достойную работу. Его опыт высококвалифицированного лётчика и авиационного инструктора никому не требовался. Он был вынужден работать таксистом. Но со временем успешно осваивает профессию отца и выступает с ним в качестве певца и эстрадного артиста в ночном клубе Парижа. Его мама решает остаться с ним в Париже. Через год Вера тихо скончалась, но была захоронена в Нью-Йорке на участке кладбища Woodlawn в Бронксе, который принадлежал Эвелин Северской. В последующие

годы Георгий начал снова летать во Франции, обзавёлся влиятельными друзьями из ВВС европейских стран.

Теперь, в августе 1938 года, Александр приглашает Георгия к себе для совместной разработки программы и регламента демонстрационных полётов экспортных самолётов. Опыт жизни Георгия в Париже и знакомства в авиационных кругах должны помочь в организации рекламных полётов его брата в Европе. Он рассылает проспекты истребителей и приглашения на воздушные показы, договаривается о базировании, заправке топливом и техническом обслуживании истребителей. Он – глаза и уши брата в Европе.

Разработанный братьями план европейского турне предусматривал два этапа освоения самолётного рынка. Сначала Франция, Бельгия и Англия. Потом Польша, Португалия и Скандинавия. После выдающегося спортивного успеха компании – рекордного пролёта Северского с востока страны на запад против ветра и победе в гонке на этом же самолёте Жаклин Кохран – можно рекламировать самолёты в Европе. Георгий в сентябре уезжает обратно в Париж в статусе официального представителя компании.



Рекламный самолёт Северского SEV-2PA-BX в Англии, 1939 год

К отплытию в Европу вместе с Александром готовились Эвелин, второй пилот и два техника компании. Своё последнее и самое ценное детище – высотный истребитель с турбонаддувом AP-4 – Северский оставляет на попечение его конструктора Пишванова в небольшом цехе экспериментальных конструкций.

Французский трансокеанский лайнер «Нормандия» с двумя самолётами и небольшой командой компании «Северский Эйркрафт» отплывает из Нью-Йорка 26 ноября 1938 года. Александр и Эвелин занимают отдельную каюту. В момент отплытия президент Северский получает письменную инструкцию его инвестиционного банка. В ней ему напоминают о строжайшей бережливости, обязательности предварительного согласия Совета директоров на все подписываемые им контракты и докладов Келлетту о всех планах и контактах.

Александр и Георгий прекрасно понимали, что для успеха их бизнеса они должны представлять американскую компанию «Северский эйркрафт» как процветающую и обладающую большими финансовыми ресурсами для организации дорогостоящего серийного производства заказанных им самолётов. В Париже для своей постоянной резиденции в Европе Северский выбирает самую престижную и дорогую гостиницу «Георг V». Деньги из его компании уже не поступают, и он начинает распродавать свои акции.

В январе 1939 года Александр на одноместном истребителе совершает скоростные показательные перелёты между столицами, побивая существующие рекорды скорости полёта. Из Парижа в Брюссель он прилетает за 35 минут, из Лондона в Париж – 45 минут, из Лондона в Копенгаген – 2 часа 40 минут.

Он хороший и известный лётчик. Роль летающего коммивояжёра своих самолётов для него может быть очень успешной. Его специально подготовленные истребители – европейские демонстраторы. Они имеют самое лучшее оборудование и самые мощные двигатели.

Первым местом, где европейцы наглядно познакомились с лётными характеристиками американского истребителя, был Лётно-исследовательский центр самолётов и вооружения английских ВВС на аэродроме Мартлешам Хит в графстве Суффолк на востоке Англии. Александр устроил им настоящую аэрошоу с захватывающими сердце пируэтами в воздухе. Англичане так расчувствовались, что Александр оказался первым американцем, которому предоставили возможность полетать на их лучшем истребителе «Спитфайер».

В Париже командующий ВВС Франции проявил к истребителю Северского огромный интерес. Впечатление представителей ВВС европейских стран о выдающихся истребителях подкрепляется вечерними застольями и концертами, которые организует для них Георгий в ночном клубе Парижа. Сводная сестра Ника исполняет у Александра секретарские обязанности. Георгий также отвечает за связи с прессой. Он раздаёт журналистам и писателям заготовленные им тексты о компании, её легендарном президенте и его самолётах. В авиационных журналах Франции и Бельгии выходят прославляющие компанию статьи.

Более всех заинтересовались двухместным американским истребителем шведы. Уже через четыре месяца они подпишут контракт на первую партию из пятнадцати машин. Потом ещё на сто пять. Их также заинтересует одноместный вариант истребителя Северского, и они закажут сто шестьдесят таких машин.

Европейский бизнес-тур Александра Северского оказался очень успешным. Он принесёт компании заказы из одной только Швеции на 280 самолётов. Но эта самоотверженная работа не будет по достоинству оценена пресловутым большинством его Совета директоров. Келлетт оценивает европейский успех Северского как потерю своего влияния. Он скрывает от членов Совета директоров телеграммы Северского с критикой в свой адрес и описанием успешных переговоров в Европе.

К этому времени ситуация с заказами военных самолётов в США существенно изменилась. Под впечатлением растущей угрозы диктаторских режимов президент Рузвельт объявляет о перевооружении страны и планах производства 24 тысяч боевых самолётов в год. В марте 1939 года Конгресс голосует за выделение первых 57 миллионов долларов на новые самолёты. Компания Северского получает контракт на производство 272 истребителей. В глазах акционеров это исключительная заслуга Келлетта. И они 18 апреля 1939 года избирают его президентом компании. Он немедленно рассылает телеграммы по всему свету, что Северский лишён поста президента компании.

Келлетт добивается решения Совета директоров компании «Северский эйркрафт» от 9 мая с приказом Северскому прекратить все переговоры с иностранными правительствами. Так закончилось европейское турне Александра. Эвелин от всего этого попала в госпиталь с тяжёлым гипертоническим кризом. За несколько дней до отплытия домой на той же «Нормандии» они получают телеграмму о том, что Александр Северский уволен из компании «Северский эйркрафт» с 1 июля 1939 года.

Конкурс истребителей 1939 года

Тем временем, когда Северский летал по столицам европейских стран, на аэродроме Райт Филд в штате Огайо проходили сравнительные лётные испытания представленных на конкурс опытных истребителей ведущих самолётостроительных компаний США. Самолёт Северского AP-4 обставлял всех по скороподъёмности и манёвренности на большой высоте. Он развил максимальную скорость 558 км/ч и продемонстрировал дальность 1255 км. Вторым его самолёт XP-41 со своим механическим нагнетателем двигателя и третий – AP-9 сразу

оказались в аутсайдерах. Келлетт оказался в глупом положении, поскольку с оптимизмом везде утверждал, что лучшим самолётом компании является XP-41. Он уже тогда хотел сделать комплимент Картвели, который был разработчиком этого проекта. XP-41 так и останется в одном экземпляре.

Конкуренты у истребителя Северского AP-4 были достаточно серьёзные, но неудачливые. Все они имели V-образные двигатели жидкостного охлаждения «Аллисон» V-1710 и вначале с турбокомпрессорным наддувом. На опытном истребителе компании «Белл» XP-39, будущей «Аэрокобре», турбокомпрессор работал плохо, и военные заставили его снять. После этого самолёт на больших высотах не тянул. Компания «Локхид» была представлена двухмоторным истребителем XP-38 с высокими лётными характеристиками, но он был потерян в результате вынужденной аварийной посадки. Конструкторы «Кёртисс-Райт» на своём истребителе YP-37 установили турбокомпрессорный агрегат сразу за двигателем, сдвинув кабину пилота далеко назад. Истребитель летал неплохо, но турбокомпрессор барахлил, и военные лётчики не хотели на нём воевать из-за отвратительного обзора из кабины. Не справившись с проблемным турбокомпрессором, главный конструктор Донован Берлин решил от него отказаться и установить на истребитель двигатель «Аллисон» с механическим нагнетателем. Подобный нагнетатель стоял на радиальном двигателе самолёта Северского XP-41. Представленный на конкурс в единичном экземпляре, опытный истребитель «Кёртисс-Райт» XP-40 уже не претендовал быть высотным, но за счёт обтекаемого двигателя на средних высотах мог развить приличную скорость, немного большую, чем у SEV-AP-4. Этот XP-40 и стал основным конкурентом. Мало того, его назвали победителем конкурса и выдали компании «Кёртисс-Райт» баснословный заказ на полтысячи истребителей P-40.

Находясь в Европе, Александр Северский сразу понял смысл такого выбора Авиационного корпуса США. Германия наращивала военную мощь невиданными темпами. 13 марта она произвела «аншлюс» Австрии. Александр уже не сомневался, что скоро Гитлер развяжет настоящую большую войну. Он также знал, что сейчас у США вдвое меньше боевых самолётов, чем у Японии, втрое меньше, чем у Англии и Германии, и в пять раз меньше, чем у Советского Союза. Надо срочно наращивать авиационную мощь, теперь важно количество выпущенных самолётов, даже в ущерб их качеству. Компания «Кёртисс-Райт» имеет производственные мощности и опыт серийного выпуска истребителя P-36. Она уже выпустила несколько сот таких машин. А новый P-40 является по сути модификацией этого серийного истребителя. Эксперты Авиационного корпуса армии США обоснованно решили, что «Кёртисс-Райт» быстрее выполнит этот большой заказ достаточно простого истребителя P-40, чем «Северский эйркрафт» более сложного AP-4. Но всё же Северский очень расстроился, когда узнал, что на конкурсные испытания в Райт Филд его истребитель Келлетт отправил с двигателем минимально возможной мощности, из-за чего он и уступил P-40.

Александр глубоко верил, что время его высотного истребителя с турбонаддувом двигателя ещё придёт. Высотным бомбардировщикам нужна эскортная защита. Так же думали и военные. По итогам конкурса они 12 марта 1939 года заказывают компании для эксплуатационных испытаний тринадцать высотных истребителей Северского, присвоив им обозначение YP-43 и заплатив почти миллион долларов.

Эта весть обрадовала Александра. Небольшая серия его «высотника» открывала перспективу доводки конструкции и дальнейшего большого заказа. Да и для компании оплата за выпуск даже тринадцати истребителей имела большое значение. Вот и окупилась все его затраты на разработку истребителя с турбокомпрессором. Этот проект может поправить финансовые проблемы его компании.

Но через десять дней телеграмма из Нью-Йорка обожгла сердце. Его единственный AP-4 погиб. В воздухе загорелся мотор, и Франк Зинкляр бросил машину и приземлился

на парашюте. По обломкам определить причину возгорания не удалось. Может, это просто отсоединился бензиновый трубопровод, а может, это конструктивный недостаток. Надо разбираться, но разобраться ему уже не пришлось.

Увольнение

Компанию «Северский эйкрафт» лихорадило. Долгов за прошедший 1938 год насчитали более полумиллиона. Ставленник банкиров Келлетт в истерике. Он не понимает, как Северский мог загнать компанию в такой финансовый тупик. Как можно столько тратить ради призрачного «журавля в небе». Ему было не дано чувствовать то, что переживал Северский потому, что он не изобрёл то, что обещало переворот в самолётостроении и боевое преимущество в воздушных схватках с врагами.

Теперь, когда истребитель Северского заказали в малой серии и заплатили миллион, когда его усилиями получены заказы для Швеции с не меньшей оплатой, его должны встречать в его компании как героя, а его отвергли.

В самом начале мультимиллионер Поль Мур поверил в талант Северского, его взнос в 1931 году фактически создал компанию. Теперь акционеры ждут, что он скажет. Он председатель Совета директоров и заявлял, что будет давать деньги на погашение долгов компании при условии, что Северский больше не сможет их тратить. Все с этим соглашались. Но и у Поля Мура уже не было столько денег, чтобы спасти компанию. И тогда именно Северский находит банк, который оплатил все долги и расходы на достройку его выдающегося AP-4.

А теперь эти его благодетели-банкиры, получив заказ на его AP-4, решили, что он им больше не нужен. В компании уже есть много опытных конструкторов, и они вполне смогут создать новые модификации AP-4 и обеспечить банкирам высокую прибыль.

Когда Александр стоял на палубе «Нормандии», входившей в порт Нью-Йорка, и думал обо всём этом, в его глазах стояли слёзы. Его «подстрелили» свои финансисты на самом взлёте, когда он разработал самый лучший высотный истребитель, когда он добился для компании очень хороших заказов в Швеции.

Восемь лет жизни он отдал этой компании. Благодаря его конструкторским разработкам самолётов она превратилась из мастерской с горсткой конструкторов в полноценную самолётостроительную компанию с серийным производством. А теперь – бунт! Он им уже не нужен! Это какая-то насмешка над здравым смыслом, какое-то недопонимание. Они зарезали курицу, которая несла золотые яйца! Нет, он должен срочно начать бороться и поставить всё на своё место.

Но тягостные мысли возвращались. Александр опять повторял себе, почему они решились сместить его: «Я уже создал большой задел по новому истребителю, и конструкторское бюро полностью укомплектовано, и люди приобрели опыт с необходимыми знаниями. Теперь они сделали ставку на Александра Картвели. По их мнению, он может вполне заменить меня в качестве главного конструктора компании. В их глазах он более управляем, и с военными у него хорошие отношения. Не то что у меня»

Хотя авиаконструктор Северский был широко известен в военных кругах, и его почитали сотни офицеров Авиационного корпуса армии США, генералы действительно имели на Северского большой «зуб». Он позволял себе очень неличеприятные публичные высказывания о политике военного руководства в области авиационных вооружений. Его считали наглым последователем развенчанного генерала Митчелла и всячески старались ему досадить. Их раздражали затянувшиеся поставки сначала учебного BT-8, а потом истребителя P-35. А трата Северским их денег на разработку гоночных самолётов? Теперь Поль Мур на совете инвесторов компании выступал с тезисом, что причина отсутствия государственных заказов

у компании крылась только в одном – неприязни командования армии к персоне Северского. Истории с фиктивно оформленной продажей Японии и попыткой поставки красной Испании его боевых самолётов только подлили масла в огонь и породили среди военных обвинение Северского в отсутствии патриотизма. Поль Мур уверял инвесторов, что заказы военных посыплются на их компанию, как только в её названии не будет имени Северского. Но ведь они уже посыпались благодаря ему, Северскому!

Александр и Эвелин снова ступили на твёрдый причал Нью-Йорка 12 июня 1939 года. Журналисты проводали, что возвратившийся знаменитый авиаконструктор Северский провёл в Европе целых полгода и должен знать много новостей из Старого Света. На импровизированной пресс-конференции, при полной тишине внимательных репортёров, Северский заявляет, что Гитлер очень тщательно готовит свой следующий захват. Война начнётся 1 сентября этого года.

Но сам Александр, так точно определивший начало Второй мировой войны, своего будущего предсказать не мог. Первые три недели они с Эвелин жили в квартире Жаклин и её мужа Флойда. Это было трудное время глубокой депрессии. Друзья и любимая жена делали всё, чтобы облегчить его страдания.

Его компания стала называться «Рипаблик Авиэйшн Корпорэйшн». Президентом избран Келлетт, а вице-президентом и главным инженером Александр Михайлович Картвели. Северский ещё числится в совете директоров, но он понимает, что и эту, последнюю ниточку его связи с конструированием и производством новых самолётов скоро оборвут.

В это трудное для него время Эвелин проявляет чудеса изобретательности, чтобы отвлечь мужа от дурных мыслей. Её огромная любовь к герою-калеке и вера в его выдающийся талант сотворит чудо. Александр загорится новой идеей – он должен написать книгу о стратегии авиации в современной войне. Не в его характере было сдаваться даже в самых тяжёлых обстоятельствах. Его борьба за скорость разработанных им самолётов закончилась. Впереди борьба за высокую боевую эффективность всех самолётов его страны.

Часть вторая. Картвели

Глава 7. Наследник Северского

Новый главный конструктор

Александр Михайлович Картвели в сорок три года получает в компании «Рипаблик» очень высокий пост главного конструктора и вице-президента. Теперь самолёты компании «Рипаблик» – это самолёты Картвели, и наоборот. Его творческие интересы неразрывно связаны с интересами компании. Держатели акций надеются, что его конструкторский талант приведёт компанию к финансовому успеху. Все его искренне поздравляют. В звонках и поздравительных адресах военных повторяется пожелание взаимопонимания и плодотворного сотрудничества.

Александр Михайлович действительно почувствовал, что это его звёздный час. За восемь лет работы с Северским он приобрёл такой опыт и такие знания, что вполне может отправляться в самостоятельное плавание конкурентной борьбы за государственные заказы боевых самолётов. Ему совсем не страшно, тем более что его бывший шеф, Александр Николаевич, оставил ему большое наследство в виде огромного числа проверенных конструкторских решений и подобранного коллектива конструкторов и технологов.

Даже в товарном знаке новой компании Картвели не мог отойти от наследства. Опять стильное изображение самолёта, взлетающего в небо. Но теперь их три.

Картвели теперь такой же главный конструктор, как знаменитые и уважаемые руководители, создающие новые самолёты в компаниях «Локхид», «Кёртисс-Райт», «Белл», «Фоккер» и «Боинг». Да и теперешняя зарплата вице-президента намного выше, чем у него была.



Товарный знак компании «Рипаблик»

Все в компании считали Александра Михайловича очень добрым человеком. Почему-то его карие глаза всегда улыбались. Они смотрели на вас из-под чёрных густых бровей с ласковым прищуром, даже когда он сердился. Морщинки у кончиков очень внимательных глаз создавали впечатление, что он легко и просто смотрит на все проблемы и знает, как их решить. Широкий нос и рот с тонкими губами, вкупе с раздвоенным волевым подбородком, делали его немного похожим на бульдога. Во всяком случае, у вас никогда не было сомнения в его огромной силе воли и мёртвой хватке. Уж если он вцепится в какую-то идею, то ни за что не отпустит, пока не добьётся нужного результата.

Этот невысокий грузин всегда одевался подчёркнуто элегантно. Всегда в белоснежной рубашке с пёстрым галстуком. Он предпочитал модные двубортные костюмы с неизменным белым платочком в верхнем кармашке пиджака. Но когда он работал с конструкторами у чертёжной доски, то всегда снимал пиджак. Родившись в тёплой, южной окраине Российской империи, Картвели любил мягкие длинные пальто и такие же шляпы. Только управляться с мягкой шляпой так и не научился. Часто на его голове она перекашивалась и теряла свою правильную форму. По российской привычке Александр Михайлович курил. Но американских сигарет изводил немного.

В это время конструкторы в его бюро работали, стоя за длинными столами. Так было удобнее выпускать чертежи больших сборок на рулоне пергамента, перемещая его вдоль стола. Картвели среди конструкторов был «свой». Если Северский редко навещал их, мотаясь в верхах и на испытаниях самолётов, то Картвели «днёвал и ночевал» среди них, вникая в каждое трудное конструкторское решение.



Александр Картвели с конструкторами

Русскоговорящий главный конструктор Александр Михайлович прекрасно осознавал, какая ответственность за судьбу компании лежит на нём. Но он знал, что его конструкторы, среди которых было много русских, его не подведут.

Сейчас его главной задачей было запустить в малую серию их AP-4, который будет называться YP-43.

Серийный истребитель «Рипаблик»

Их всего надо было построить только тринадцать. Но серийные чертежи должны были учитывать требования поточного производства. Если на опытном самолёте многие силовые детали фрезеровали из целого куска прутка, то для серии их надо штамповать. Подобных изменений чертежей по самолёту набралось очень много, и Картвели, подписывая служебную записку о запуске очередной партии серийных чертежей, внимательно их разглядывал, задавал вопросы, а иногда требовал переделать.

По сути, серийный истребитель «Рипаблик» YP-43 был наследством Северского. Александру Михайловичу захотелось изменить немного. Для снижения воздушного сопротивления он решился уменьшить высоту фонаря кабины, взяв отработанную конструкцию с гоночных самолётов компании. Одновременно он уменьшил остекление заднего обтекателя фонаря, который теперь переходил в гаргрот.

Ему пришла хорошая мысль забирать воздух для турбокомпрессорного агрегата «Дженерал Электрик» В-2 не в корне крыла, а внутри капота двигателя, в нижней его части. Из-за этого капот пришлось сделать овальным снизу. Правда, теперь канал воздуховода турбокомпрессорного агрегата удлинился на целый метр, но зато профиль крыла стал чистым, и

уменьшилось его сопротивление. Картвели понимал толк в обтекании самолёта на большой скорости. Он недаром прошёл хорошую школу во Франции в самом начале своей карьеры конструктора, когда ему посчастливилось в 1922 году принять участие в создании самолёта Bernal-Ferbuя V-2, который через два года установил мировой рекорд скорости.

Александр Михайловичу уже приходилось устанавливать пулемёты в крыле. Лучшее для них место – по краям большого центроплана, в котором размещался топливный отсек. Пришлось его укоротить и перенести герметичную концевую нервюру отсека ближе к оси самолёта. Крыльевые пулемёты винтовочного калибра пристреливались в точку на расстоянии триста метров от самолёта.

В марте 1940 года взлетел первый серийный YP-43. Вес пустого самолёта удалось удержать в пределах двух с половиной тонн. Но всё же он весил на полтонны больше, чем серийный истребитель Северского P-35, у которого не было турбокомпрессорного агрегата. Зато его максимальная скорость была выше на 100 км/ч, чем у P-35, и немного превышала скорость «Мессершмитта» Bf 109E. Истребитель YP-43 мог улетать почти на 1300 км и забираться на высоту более одиннадцати километров. Наследие Северского работало.



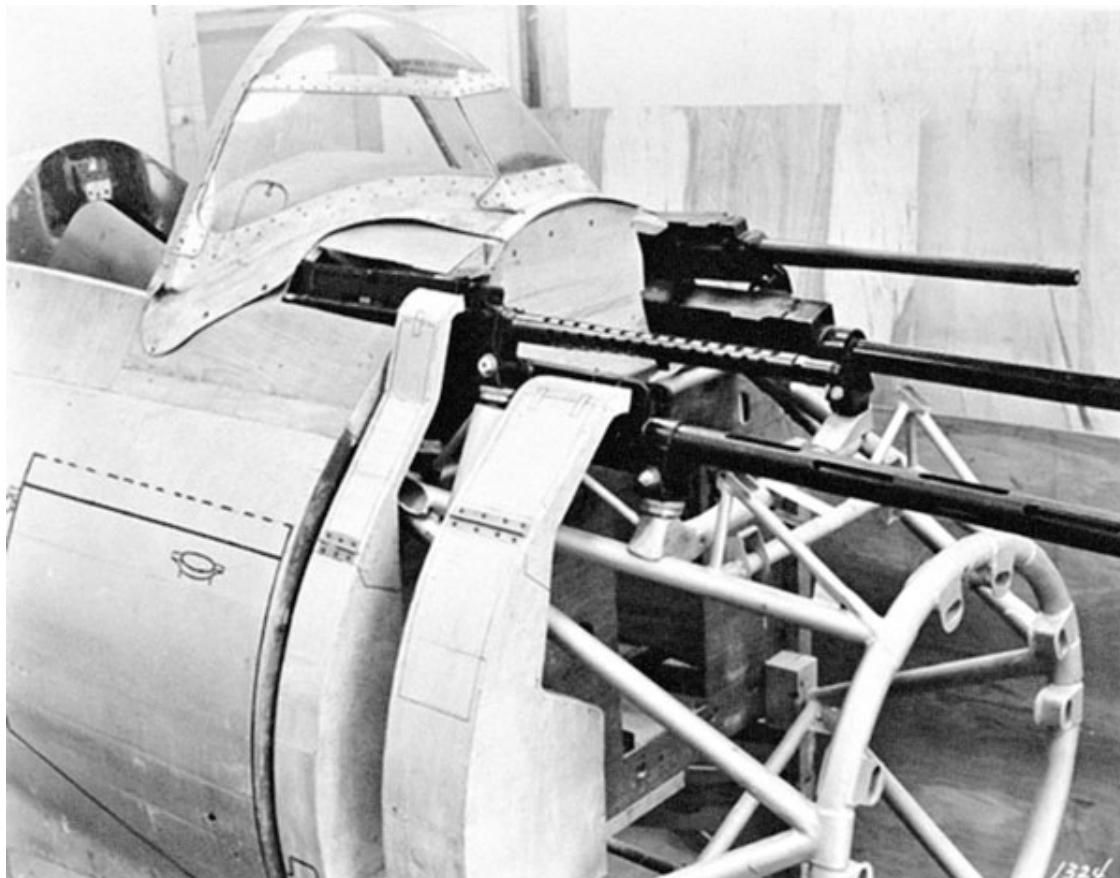
Истребитель «Рипаблик» YP-43, 1940 год

Но обнаружилось непонятное явление на разбеге и пробеге: самолёт бросало из стороны в сторону. После многочисленных совещаний и консультаций пришли к решению удлинить стойку хвостового колеса на 300 мм. Это помогло. Но хвостовое колесо не удалось полностью убирать во время полёта. Зато на рулёрке, разбеге и пробеге улучшился обзор из кабины.

Когда новый вице-президент компании «Рипаблик» выпускал чертежи этого истребителя, война в Европе уже была в разгаре. Воздушные схватки в небе Польши уже о многом говорили специалистам, и Картвели ясно видел недостатки своего истребителя, доставшегося ему по наследству. Самолёт медленно вращался вокруг продольной оси и не спеша набирал высоту. Он не имел броневой защиты лётчика и протектора для топливных баков.

Для авиационного конструктора очень горько сознавать, что твой новейший истребитель уже морально устарел. Поэтому Картвели тут же отправляет военным предложение

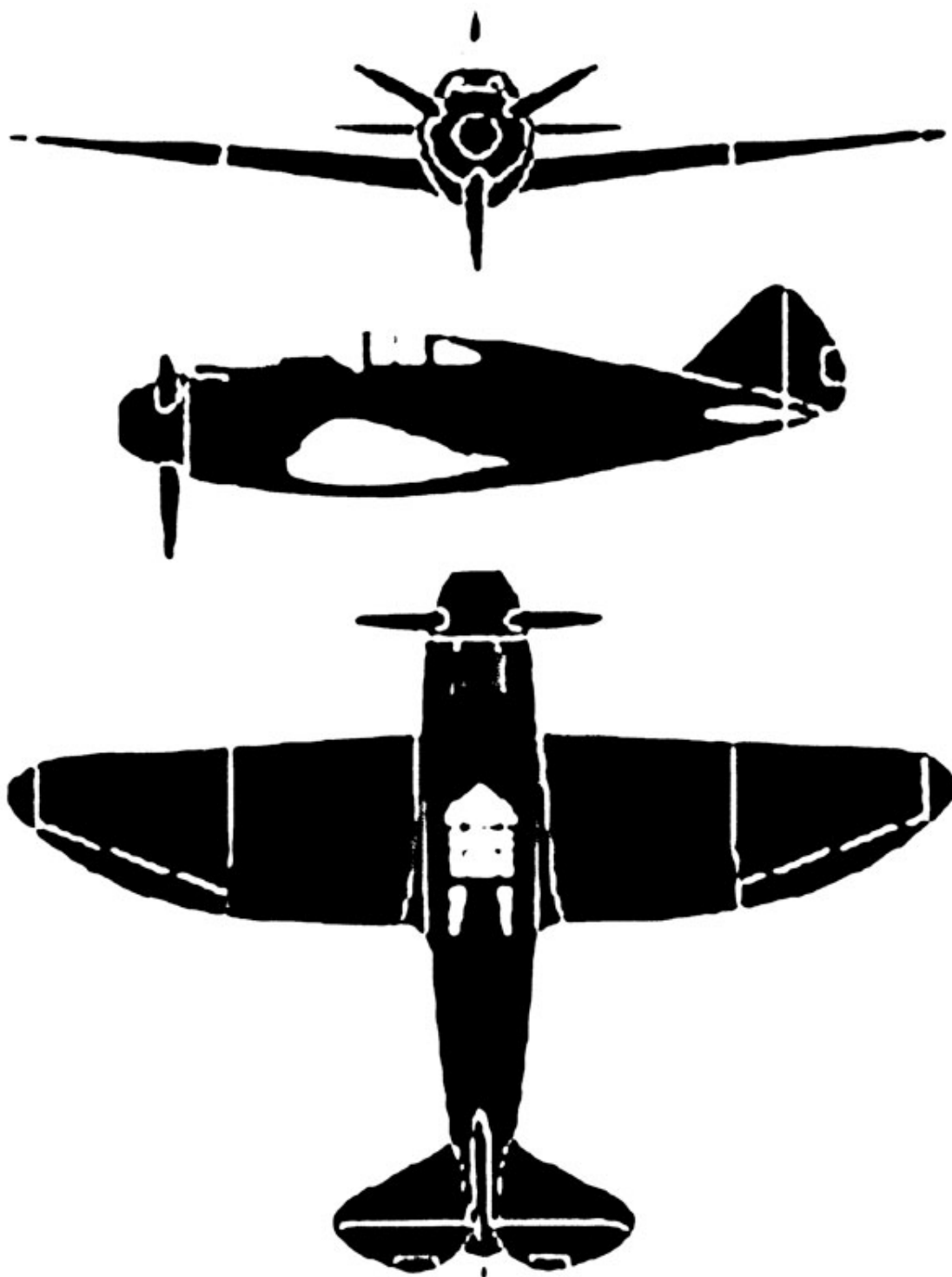
модификации истребителя путём установки новейшего мотора мощностью 1400 л.с. и двух дополнительных пулемётов. Он обозначает проект AP-4J. Он экспериментирует и строит опытный истребитель с четырьмя пулемётами над мотором. Крупнокалиберные установили по бокам ниже и чуть впереди, на ширину патронного ящика. Эта батарея выглядела очень внушительно. Но пришлось удлинить стержни сварной моторамы, и у Картвели были опасения, что одновременная стрельба из четырёх стволов создаст недопустимый уровень вибрации в кабине. Но военные одобрили такой вариант вооружения.



Вариант установки вооружения истребителя

Все сотрудники компании бурно радовались, когда от военных пришёл заказ сразу на 80 таких машин под государственным обозначением P-44. В Авиационном корпусе армии США рассматривали проект AP-4J как модификацию уже испытанного истребителя Северского AP-4 и даже не потребовали постройки опытного образца.

Ещё в июле военные предложили нескольким самолётостроительным компаниям проработать предложение по лёгкому истребителю с мотором жидкостного охлаждения «Allison» V-1710 мощностью 1150 л.с. и двумя пулемётами над ним. Картвели посылает эскизный проект истребителя AP-10. Он очень маленький, площадь его крыла и вес почти вдвое меньше, чем у серийного «Лансера». Александр Михайлович очень старается. Ведь теперь хозяева компании «Рипаблик» смотрят на него с надеждой – он должен принести заказы на новые самолёты.



Вариант истребителя «Рипаблик» Р-44

В Европе началась война, и американские конгрессмены наконец решают, что пора перевооружить армию. Авиационный корпус теперь оплачивает любую новую разработку боевого самолёта. В ноябре проект AP-10 принимается, но с существенными изменениями. Такой «голубь мира» с двумя пулемётами уже не нужен. Военные требуют установить дополнительно четыре пулемёта в крыле. Картвели переделывает проект А-10, но размеры и вес самолёта растут, и он уже не такой маленький. Но и его принимают. Приходит контракт на разработку и постройку опытного истребителя под индексом XP-47.

В компании «Рипаблик» всеобщее ликование. У них в разработке сразу два оплаченных военными заказа. Кончились времена, когда Северский выполнял разработки новых самолётов на деньги компании. Два новых истребителя теперь создаются исключительно за счёт заказчика. Один Р-44 с новым радиальным мотором воздушного охлаждения и вынесенным назад турбокомпрессорным агрегатом – развитие истребителя Северского. Другой – совершенно новый ХР-47 с мотором жидкостного охлаждения – конструкции Картвели.

Все славят Картвели. Это благодаря ему у компании столько денег. Александр Михайлович разворачивает широкие исследования и разработки по разным направлениям. Он уже отправляет военным предложение по истребителю АР-4L с ещё более мощным новейшим двигателем воздушного охлаждения компании «Пратт-Уитни», восемнадцатцилиндровым ХР-2800. С ним Р-44 по расчётам достигнет скорости 650 км/ч на высоте 6 км и покажет отличную скороподъёмность. Но этот поистине выдающийся двигатель весил больше тонны и был очень прожорлив. Запас топлива на небольшом истребителе, наследстве Северского, оказался для него явно недостаточным, и расчётная дальность полёта была небольшой. Этот проект идеально подходил для истребителя-перехватчика, но появления вражеских самолётов в небе Соединённых Штатов не ожидалось. Проработку установки большого двигателя ХР-2800 и турбокомпрессорного агрегата Картвели потом использует в конструкции своего «Тандерболта».

На истребителе с мотором водяного охлаждения Картвели удлиняет фюзеляж. Военные принимают эту модификацию и присваивают ей обозначение ХР-47А. Всё это сопровождается дорогостоящими продувками моделей вариантов опытных машин в аэродинамических трубах разных организаций, в основном Научно-исследовательского центра Лэнгли на побережье штата Вирджиния.

Но вся эта бурная деятельность компании «Рипаблик», возглавляемая Картвели, которая обошлась в круглую сумму один миллион долларов, прерывается в одночасье – военные отказываются от обоих заказов.

Отрезвление

Немецкие пилоты на «Мессершмиттах» заставили американских генералов пересмотреть их концепцию будущей войны и требования к новым истребителям США. Весной 1940 года в Лётно-исследовательском центре военной авиации Райт Филд организуется представительная конференция, на которую приглашают главных конструкторов самолётостроительных компаний. Участники заслушивают доклады пилотов, принимавших участие в воздушных боях с Люфтваффе в Европе. Затем в итоговом докладе командования Авиационного корпуса армии анализируется особенность боевых операций Люфтваффе и делаются обобщающие выводы.

Александр Михайлович сидел очень расстроенный. Всё, что он теперь слышал, было для него новым и неожиданным. Его в полном смысле опускали с небес на землю. Он вдруг понял, что характеристики скорости и скороподъёмности, за которыми он гонялся, очень важны только для спортивных самолётов. Боевая работа на войне выдвигает на первый план другие свойства истребителя. Для их обеспечения нужен самолёт гораздо большей размерности.

После заседания Картвели, оглушённый всем услышанным, нашёл начальника отдела опытных самолётов управления Авиакорпуса, и они уединились в первом же пустом кабинете. После продолжительного обсуждения опыта, добытого в небе над Европой, Картвели услышал то, что хотел. Нужен высотный, скоростной и дальний истребитель сопровождения стратегических бомбардировщиков. Ему пришлют новые требования. Пока, под большим секретом, основные требуемые параметры будущего истребителя таковы: максимальная ско-

рость 640 км/ч на высоте 7,5 км; шесть стволов калибра 12,7 мм, но желательно восемь; протектированные баки с минимальным объёмом 1200 литров; бронированная спинка и заголовник лётчика.

По дороге домой, под мерный стук колёс поезда Александр Михайлович обдумывал цифры требования, которые он сразу запомнил. Каждая из этих цифр в его мозгу сразу превращалась в килограммы веса конструкции и размеры будущего истребителя. О новой аэродинамической компоновке он даже не думал. Их Р-44 традиционно повторял компоновку Северского и отличался небольшим коэффициентом сопротивления. «От добра добра не ищут», – вспомнил он русскую поговорку. Этот истребитель уже имеет шесть стволов, но для восьми надо увеличивать крыло. От топливных отсеков в крыле придётся отказаться и ограничиться протектированными баками в фюзеляже. Для этого его придётся дополнительно удлинить. Ну а скорость в 640 км/ч на такой высоте без турбокомпрессорного агрегата Северского не достигнуть. Опытный мотор XR-2800 он уже опробовал на Р-44. Мотор очень перспективный и в ближайшие месяцы должен нарастить свою мощность.

До Пенсильванского вокзала в Нью-Йорке поезд шёл двенадцать часов, и Александр Николаевич ехал в купе один. Он достаёт из портфеля свой большой блокнот с жёлтыми чистыми листами и начинает рисовать эскизы облика нового истребителя, обдумывая компоновку основных агрегатов. Фюзеляж надо удлинить, это уменьшит его сопротивление и потребную площадь оперения. Протектированные баки в фюзеляже надо располагать по центру тяжести самолёта. Место в зоне крыла есть только перед кабиной и под ней. Он рисует два бака потому, что между ними надо пропустить главный лонжерон крыла. Прикидывает объём. Вроде получаются требуемые 1200 литров. Воздуховод к турбокомпрессорному агрегату в нижней части фюзеляжа должен проходить под лонжероном крыла. Рисует овальное сечение фюзеляжа там, где проходит лонжерон крыла. Получается, что новый истребитель будет среднепланом.

На отдельном листе появляется силовая схема крыла. Оно будет двухлонжеронным с дополнительными стенками. Перерезывающая сила с переднего лонжерона будет передаваться на первый силовой шпангоут фюзеляжа. Он же будет противопожарной перегородкой, определяющей переднюю границу главного топливного бака. Задний лонжерон крыла будет проходить под полом кабины между обоими баками. Основные ноги шасси будут полностью убираться в толстое крыло за передним лонжероном. Колея шасси существенно увеличится по сравнению с предыдущими машинами. Все пулемёты будут в крыле за нишей ноги шасси, а их патронные ленты будут укладываться в консолях.

Конечно, размеры и вес самолёта определятся после разработки его эскизного проекта с полным аэродинамическим расчётом, но Александр Михайлович уже чувствовал, что вес пустого возрастёт минимум на целую тонну. Когда он приехал на завод, в его портфеле лежал блокнот с эскизами основных конструкторских решений по новому истребителю.

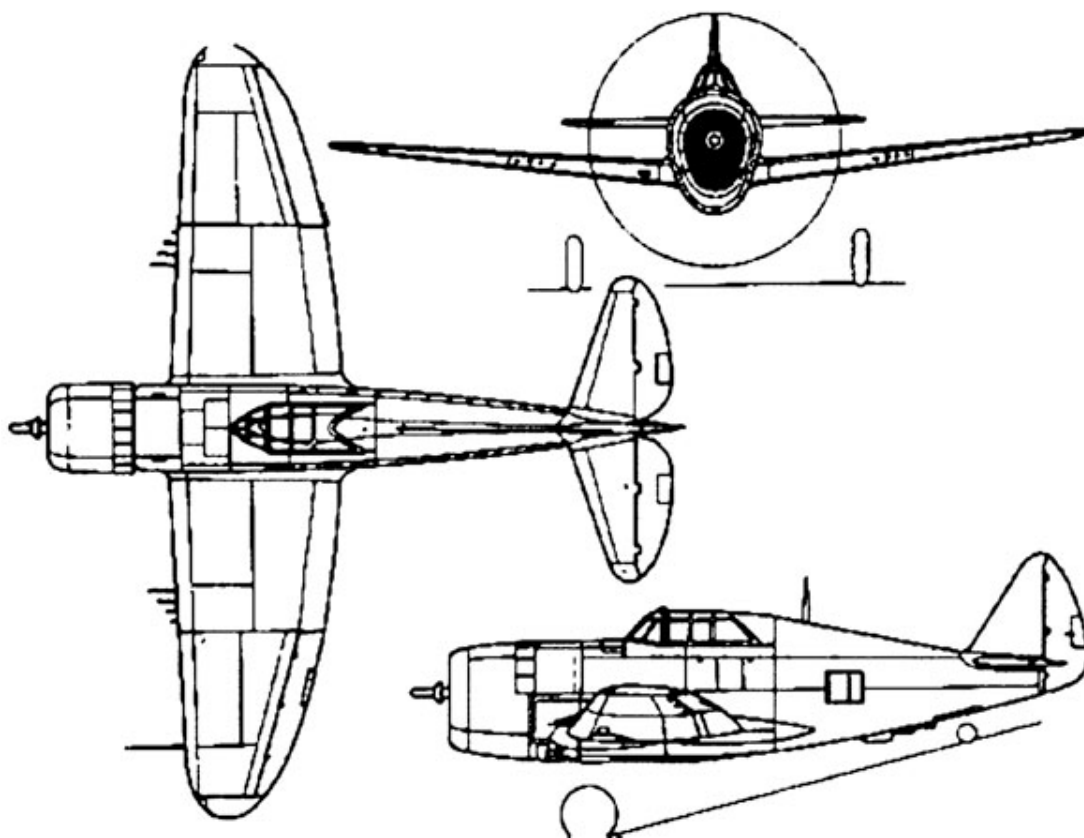
Совет директоров «Рипаблик» встретил сообщение Картвели о новых требованиях военных и его решении проектировать совершенно новый истребитель гробовым молчанием. Выходит, он, вице-президент, всё это время вводил их в заблуждение, развернув сверхдорогостоящую работу над двумя истребителями, характеристики которых не соответствуют реальной потребности. Он, Картвели, как главный конструктор компании обязан был быть в курсе событий и знать, какой истребитель нужен Соединённым Штатам.

Сам Александр Михайлович пережил такой же шок у военных в Райт Филд. Но теперь он знал – держатели акций компании скоро поймут, что другого пути сегодня нет. Надо смириться с потерей денег на опытные разработки и исследования. Нужно всё начинать сначала, но полученный опыт не пропадёт. Есть шанс получить контракт на новый истребитель, надо только очень тщательно разработать эскизный проект и правильно оформить предложение. Высказав все доводы в пользу нового истребителя, Картвели сидел с каменным лицом и

выслушивал пламенные и противоречивые речи о будущей судьбе их компании. Он не придавал им большого значения потому, что уже был заряжен на новую, большую и трудную работу.

Сверхтяжёлый истребитель

Он родился в спешке. В Европе шла кровопролитная война. 10 мая – вторжение в Бельгию, Голландию и Люксембург. Почти полторы тысячи немецких бомбардировщиков, 42 штурмовика, 242 двухмоторных и 1000 одномоторных истребителей. Союзники собрали во Франции 1150 истребителей и значительно меньше бомбардировщиков. На рассвете волна за волной немецкие самолёты нанесли удары по аэродромам. Парашютные и планерные десанты в ключевых местах. После установления господства в воздухе Люфтваффе переключилось на поддержку наземных войск. За два дня союзники потеряли тысячу самолётов. В начале июня – эвакуация английского экспедиционного корпуса во Франции через Дюнкерк. Истребители «Спитфайр» из Англии прикрывали эвакуацию и впервые встретились с Bf-109.



Общий вид сверхтяжёлого истребителя Картвели

Все понимали, что Англию надо спасать. Эскизный проект сверхтяжёлого истребителя в конструкторском бюро делали всем скопом. За рекордно короткое время определились размеры и веса систем. Компоновка в масштабе 1:5 позволяла наглядно и с большой точностью представить взаимное расположение различных агрегатов и оборудования этого сложного самолёта. Александр Михайлович не отходил от компоновщиков и требовал всё новых сечений.

Одновременно продували модели и вносили изменения в аэродинамический расчёт. Самые последние рекомендации учёных лабораторий НАКА были учтены. Двояковыпуклый профиль крыла имел очень небольшую кривизну. Закрылки не только отклонялись вниз, но и отъезжали назад, образуя щель, которая повышала их эффективность. Нагрузку на крыло увеличили до 213 кг/м^2 , а полуэллиптическая форма в плане снижала его индуктивное сопротивление.

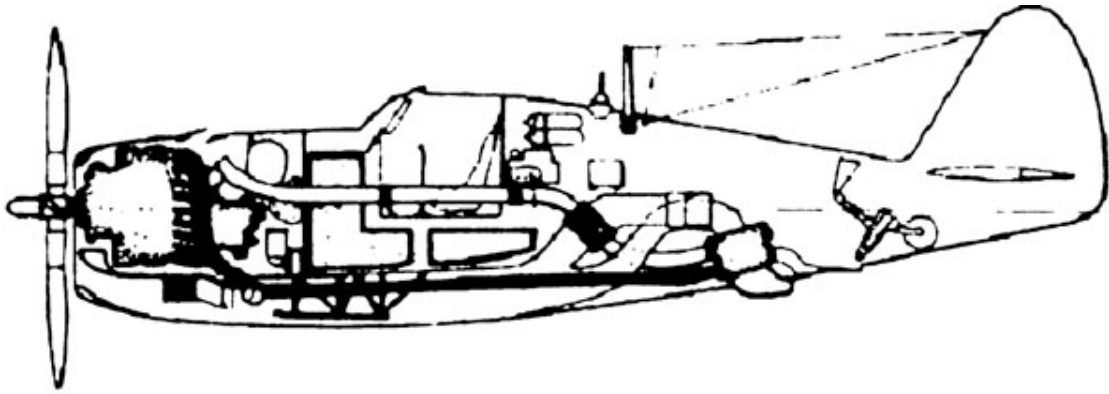


Схема компоновки сверхтяжёлого истребителя



Внутренняя нижняя губа капота мотора

На глазах изумлённых конструкторов на их чертёжных досках по воле их руководителя, которому было только сорок три года, рождалось чудо. Такого тяжёлого одномоторного истребителя мировое самолётостроение ещё не знало. Но те требования, которые задали военные США, к другому результату привести не могли.

Самым драгоценным наследством своего российского предшественника Картвели по справедливости считал систему турбонаддува двигателя. Она создавалась Северским на грани технических возможностей и нуждалась в самом пристальном внимании при реали-

зации в новом проекте. Работая над компоновкой, Александр Михайлович старался ничем не «обижать» эту сложную систему. От её надёжной работы зависела судьба этого необычного истребителя.

Цилиндрический маслбак теперь занял место пулемётов наверху фюзеляжа за двигателем. Всю нижнюю часть фюзеляжа под крылом Картвели отдал центральному воздуховоду. Но его конструкция очень хрупкая, и если истребитель садится с убранными шасси, то она сомнётся. Ремонт надолго выведет боевую машину из строя. Поэтому родилась идея установить внутри защитную опору, препятствующую сминанию воздуховода. Она должна держать вес самолёта, и её сделали в виде стальной лыжи на пространственной ферме со стержнями, закреплёнными на лонжеронах крыла.

Перед воздуховоздушным радиатором охлаждения сжатого воздуха центральный воздуховод раздваивается. Большая часть воздушного потока идёт в радиатор и выбрасывается наружу через два окна по бокам фюзеляжа. А меньшая часть – в компрессор и на обдув турбины.

Картвели ещё раньше, на предыдущем истребителе Р-43 перенёс воздухозаборник системы в самый нос, где незавихрённый воздушный поток помимо скоростного напора дополнительно поджимается лопастями винта. Прямо под нижней частью внутренней губы капота двигателя через сегментный профилированный заборник поджатый воздушный поток поступает в три воздуховода. Большой, центральный канал идёт к турбокомпрессорному агрегату, два боковых – к маслорадиаторам.

Как ни старался Картвели минимизировать размеры и вес конструкции, всё равно самолёт выходил слишком большим. Диаметр нового двигателя R-2800 был на 130 мм больше, и он весил больше тонны. Последняя модель «С» турбокомпрессора «Дженерал Электрик», которая сочеталась с этим двигателем, тоже стала тяжелее. Вместе с трубопроводами она весила почти 400 кг.

Картвели сразу решил установить по четыре пулемёта на каждом крыле. Для их питания под верхними панелями консолей создали ложементы для патронных лент. Восемь крупнокалиберных пулемётов с их боекомплектом и узлами крепления весили очень много. Тяжёлой оказалась и бронезащита лётчика. Помимо высокой бронеспинки, которая защищала сзади и его голову, в кабине устанавливалась передняя бронеплита и бронестекло козырька. Немало весило и радиооборудование, состоящее из связной станции, полукомпыаса и аппаратуры «свой-чужой».

Но все требования заказчика выполнялись. Расчётная максимальная скорость 650 км/ч, а практический потолок более 12 км. Правда, взлётный вес истребителя по сравнению с предыдущими машинами компании увеличивался в два раза.

Картвели не знал, как отнесутся к такому проекту военные, когда в июне 1940 года отправлял им предложение.

«Рипаблик» строит истребители Северского

Пока все ждали ответа военных на предложение сверхтяжелого истребителя, сборочный цех и лётная станция компании были заняты выполнением заказа эксплуатационной серии истребителей YP-43, опытный образец которых AP-4 испытывался ещё при президенте Северском. Первый серийный YP-43 начал заводские лётные испытания три месяца тому назад. За ним взлетели и другие.

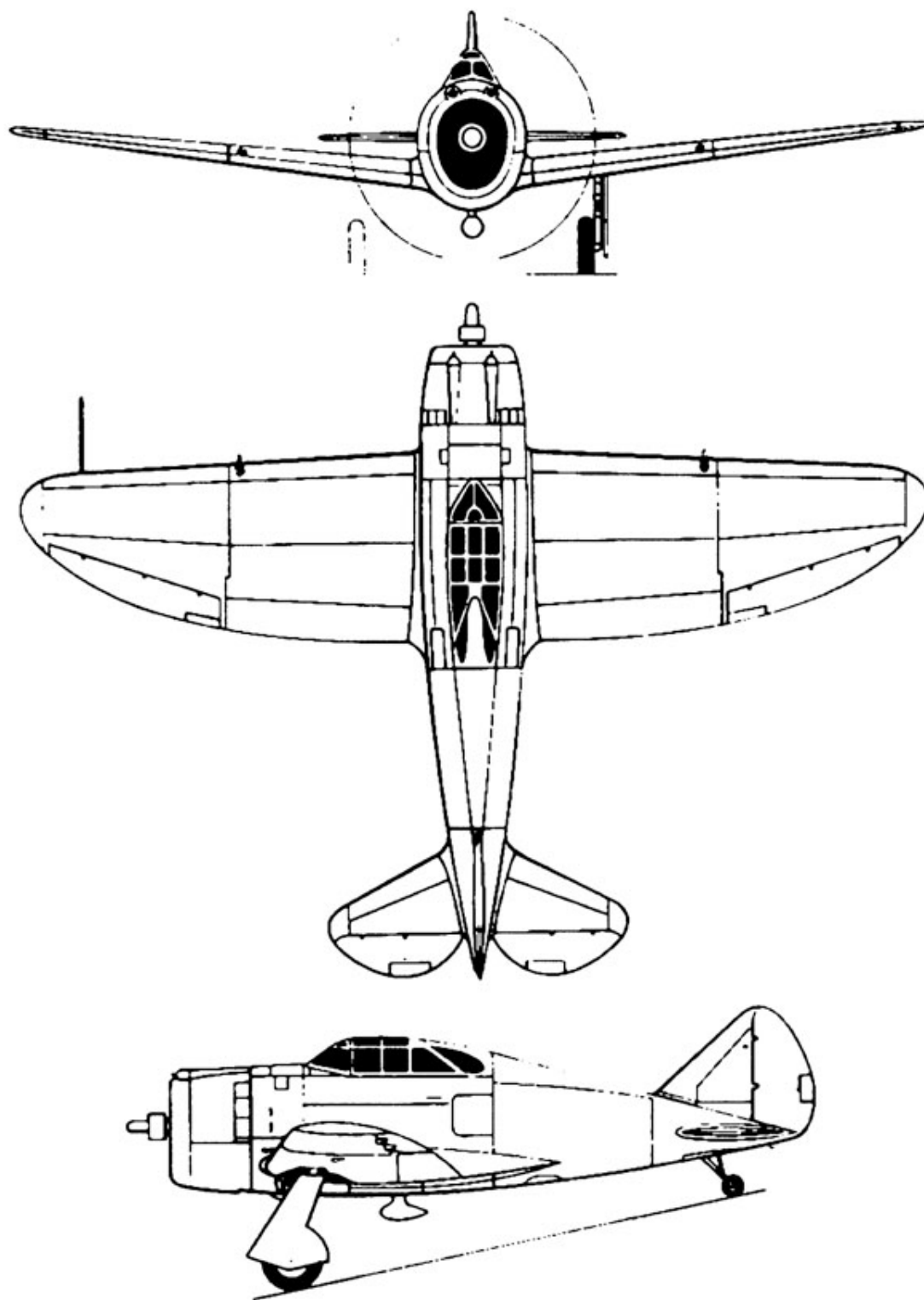
В день, когда первый YP-43 сдали военным, и он перелетел в полк, пришло радостное известие – подписан контракт на разработку и постройку опытного тяжёлого истребителя под индексом XP-47B. Картвели получал поздравления. Он их принимал с улыбкой, хотя всё время помнил, что его новый истребитель – это только увеличенная модификация истре-

бителя Северского. Александр Михайлович помнил, как Северский обивал пороги высоких кабинетов, доказывая необходимость эскадренного истребителя, и построил его. Но тогда от Северского отмахнулись, а теперь такую машину заказывают.

В щедром контракте военных не предусматривалась постройка макета самолёта. Они так спешили и настолько были уверены, что в этом предложении Картвели нет подводных камней, что посчитали макет лишним. Но вице-президент другого мнения и строит макет на деньги компании. Картвели считал макет важнейшим инструментом конструктора для пространственной увязки агрегатов, трубопроводов и электрожгутов.

Только начали работать над рабочими чертежами, как через неделю в счастливый день месяца, 13 сентября, приходит контракт Авиакорпуса на закупку сразу 773 самолётов Р-47. Компании «Рипаблик» выделяется небывалая сумма, более 56 миллионов долларов. Этого никто не ожидал. Вот что такое приближающаяся война! Она заставила раскошелиться Капитолий. Самолёта ещё нет, а уже такой большой заказ и такие деньги. В компании все поняли – это огромное доверие, но и большая ответственность.

Выпуск рабочих чертежей опытного ХР-47 совпал с затянувшимся процессом сборки, испытаний и поставок военным истребителей Северского УР-43, которые в частях теперь начали обозначать просто Р-43. У военных они получили имя «Лансер». Александра Михайловича часто вызывали в сборочный цех или на лётную станцию решать возникшие проблемы по этим серийным машинам.



Общий вид истребителя «Рипаблик» Р-43

А заказы на них всё увеличивались. Военно-воздушные силы США наращивали свою мощь, и им были нужны новые истребители. После первой партии из 54 Р-43 поступил заказ на 80 модернизированных Р-43А. Их переделывали из недостроенных Р-44.

Картвели устанавливает на них новый мотор, который сохраняет мощность 1200 л. с на высоте 7,5 км, и заменяет пулемёты в крыльях на крупнокалиберные. Сборочные линии завода компании в Фармингдейле работают с полной нагрузкой.



Истребитель «Рипаблик» Р-43

Истребители «Рипаблик» Р-43 и Р-43А поставлялись в 1-ю истребительную группу в штате Мичиган, которая эксплуатировала истребители Северского Р-35. Затем их получили 55-я группа в Портланде и 14-я на авиабазе Марч, восточнее Лос-Анджелеса.

«Рипаблик» Р-43 были в частях первыми истребителями, радиальные моторы которых наддувались турбокомпрессорными агрегатами. Они осваивались строевыми лётчиками, способствовали повышению их лётного мастерства. Эти истребители подготовили благоприятную почву для эффективной эксплуатации личным составом ВВС США будущего Р-47 «Тандерболта».

Северский оставил в наследство Картвели и заказы на боевые самолёты для Швеции, которые надо было выполнять. Экспортный вариант ЕР-106 отличался от серийного истребителя Северского Р-35 только более мощным мотором, установкой дополнительных пулемётов в крыле над обтекателями ног шасси и трёх держателей для небольших бомб.

Шведам понравилось предложение Северского, реализованное им на европейском демонстраторе ЕР1, – дополнительное место за кабиной лётчика для фотографа или для механика самолёта. Второй член экипажа мог занять своё место через застеклённый люк, откидывающийся вверх на правом борту фюзеляжа.



Американский «Рипаблик» в Швеции

Заказанные Швецией самолёты облётывали в Нью-Йорке, упаковывали в контейнеры и доставляли через океан в норвежский порт Тронхейм. Затем по железной дороге в Швецию. Лётчики шведских ВВС были очень довольны американскими истребителями. Они пересели на них со старых изношенных бипланов. В Швеции их обозначили J-9 и устанавливали на них своё радиооборудование.

Истребительная авиация Швеции пополнилась шестью десятками истребителей «Рипаблик», когда в связи с войной в Европе на остальные заказанные ими машины правительство США наложило эмбарго. Шестьдесят недопоставленных Швеции истребителей были переданы Авиационному корпусу армии под обозначением Р-35А.

Шведы также заказали Северскому 52 двухместных эскадронных истребителя 2РА-ВХ, и Картвели полностью выполнил этот заказ. Но шведам достались только две такие машины. Остальные переданы американским ВВС в качестве самолётов повышенной подготовки лётчиков под обозначением АТ-12.

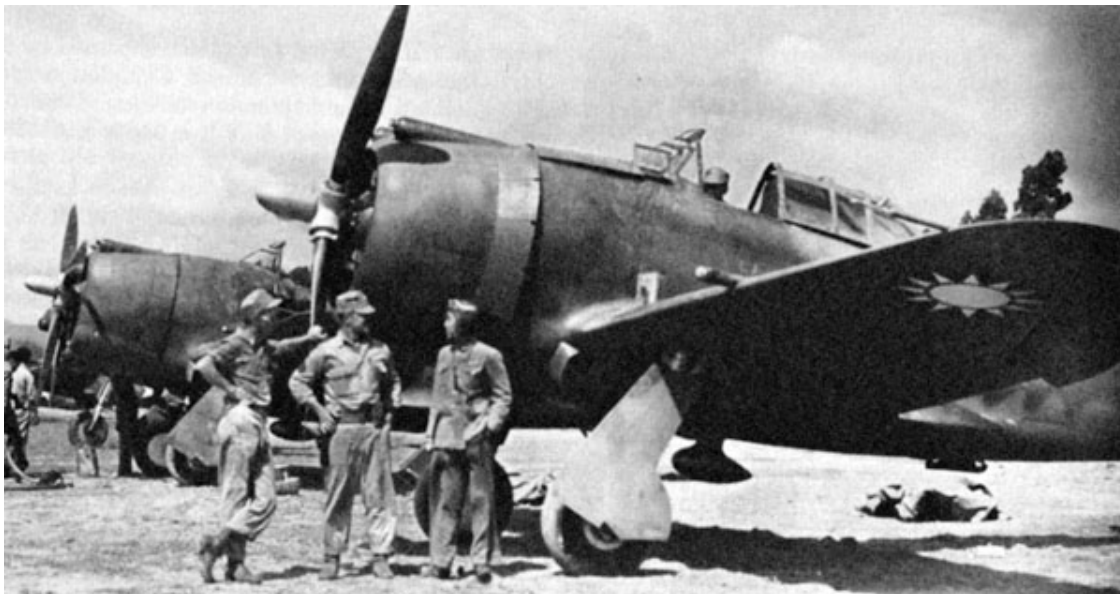
Доставшиеся шведам американские истребители будут успешно эксплуатироваться десять лет. А недопоставленные американцами самолёты шведы заменили купленными в Италии.



«Рипаблик» РР-106 на службе шведских ВВС

Новый заказ на 125 истребителей «Лансер» поступил как раз в то время, когда Картвели был занят разборкой первых нескольких полётов опытного ХР-47В. Этот заказ предназначался для поставок боевых самолётов Китаю по программе ленд-лиза, и Картвели должен модифицировать самолёт. «Китайский» истребитель Р-43А-1 снабжался двигателем «Пратт-Уитни» последней серии. По требованию военных была проработана установка двух крупнокалиберных пулемётов в каждой консоли крыла. Но в производстве сохранили два пулемёта над двигателем и два в крыле. Конструкторы Картвели умудрились частично протектировать отсеки крыла с бензином и установили бронеспинку на сиденье лётчика. Они разработали конструкцию подфюзеляжного пилона с бомбодержателем, на который можно было подвесить и сбрасываемый топливный бак. Так Картвели ещё раз улучшил наследство Северского.

Более ста истребителей Р-43А-1 в начале 1942 года перевезут в контейнерах в Китай. Там они попадут в руки американских добровольцев полка «Летающие тигры». Американские пилоты после облёта перегоняли истребители в китайские воинские части, где они включались в боевые операции против японских агрессоров.



Американский истребитель «Лансер» воюет в Китае

По рапортам «Летающих тигров» истребитель «Рипаблик» Р-43А-1 намного превосходил находящийся у них на вооружении американский истребитель «Томагавк». Радиальный мотор воздушного охлаждения обладал более высокой боевой живучестью, а благодаря его турбонаддуву истребитель «Лансер» сохранял боевые характеристики до высоты 9 км, которая была недоступна «Томагавку».

Пять десятков конфискованных «шведских» истребителей «Рипаблик» Р-35А командование Авиакорпуса США разместило на аэродромах острова Лусон Филиппинского архипелага. Картвели обеспечивал техническую поддержку их эксплуатации. Там истребители «Рипаблик» завязали первые воздушные бои и сбили несколько бомбардировщиков, когда в начале декабря 1941 года японцы перешли в наступление. Но Р-35А уступали японским истребителям «Зеро» и несли большие потери.

Используя наследство Северского, компания «Рипаблик» выпустила всего 272 истребителя «Лансер» в разных модификациях. Но в конце своего жизненного цикла они послужат своей стране в другой роли. Более 150 машин будут возвращены на завод и переделаны в разведчики Р-43В-РЕ по технической документации, разработанной конструкторами Картвели.

Картвели переживал, что истребители его компании «Рипаблик» хуже японских, но он твёрдо знал, что скоро всё переменится. Когда японцы встретят в воздухе его новый тяжёлый истребитель, у них не будет шансов.

Глава 8. Рождение шедевра

Трудное начало

Ближайшая цель была ясна. Картвели должен продемонстрировать, что его концепция одномоторного тяжёлого истребителя работает. Первый же опытный образец ХР-47В должен показать заказчикам, что его можно построить с приемлемыми трудозатратами, что он прочен и может летать без проблем.

Кажется, он сделал всё, что от него зависело. И всё-таки сомнения его не покидают. Часто он приезжает на завод пораньше, когда утренняя смена ещё не приступила к работе, и приходит в отгороженный от сборочной линии цех опытных конструкций. Здесь стоит его первенец и его надежда. В эти весенние дни 1941 года яркое солнце уже пробивается через застеклённое перекрытие и освещает необыкновенно толстый фюзеляж нового истребителя. Крыло уже было пристыковано, но многие панели и крышки люков не установлены. Силовые узлы ещё были доступны для осмотра.

Внимательный взгляд Александра Михайловича скользил с одного узла на другой. Его сейчас интересовало только одно – на чём можно снизить вес конструкции. Весовая группа насчитала, что лимит требований военных уже превышен на 410 кг. Надо наскрести эти лишние килограммы. Он записывает в блокнот названия узлов и рисует эскизы тех мест конструкции, где можно снизить вес.

Его взгляд останавливается на «автомобильной» двери кабины лётчика. Вот где лежат лишние килограммы! Во-первых, силовая окантовка выреза фюзеляжа под дверь, во-вторых, сама дверь, которая отстреливается при аварийном покидании машины. Это его явно попутал чёрт, когда очаровал дверью кабины «Аэрокобры», и он отступил от сдвижного фонаря, применявшегося на всех самолётах Северского. Захотелось на этом истребителе сделать как можно больше нового, своего. Вот и получил.



Первый опытный истребитель ХР-47В

Эта дверь ещё сохранится на первом опытном и трёх первых серийных. Затем эти истребители будут выпускаться со сдвижной частью фонаря кабины.

Осматривая крыло, Александр Михайлович облегчённо вздохнул – в нём теперь нет постоянно текущих топливных отсеков. Это первый самолёт компании с «сухим» крылом. Всё топливо он разместил в двух фюзеляжных протектированных баках. Зато теперь в крыле между двумя лонжеронами размещаются отсек вооружения с четырьмя пулемётами, элементы для их патронных лент и ниша ноги шасси.

У Картвели работает очень опытный прочнист, он проверяет все расчёты конструкторов и следит, чтобы запасы прочности не превышали единицу. Тут в крыле, пожалуй, трудно что-то облегчить. Картвели и так сэкономил несколько десятков килограммов, оставив и на этом самолёте неразъёмное в эксплуатации крыло. Оно собирается окончательно как отдельный агрегат вместе с ногами шасси и просто пристыковывается снизу к фюзеляжу.

Конечно, на опытном самолёте XP-47B, даже если он внешне и был похож на существующий «Лансер», очень много новых конструкторских решений, которые могут обернуться проблемой. Когда на травяном заводском аэродроме в Фармингдейле подсохла трава, новый первенец Картвели выкатили из цеха для гонки двигателя.

Издали его действительно можно было принять за P-43 «Лансер». Только четырёхлопастной воздушный винт являлся визитной карточкой нового истребителя Картвели. Гонку нового двигателя проводили очень осторожно. Для инженеров и механиков компании «Рипаблик» это было первое знакомство с его нравом. Хотя было известно, что ещё в конце мая прошлого года первым взлетел с таким двигателем опытный палубный истребитель компании «Воут» F4U «Корсар» и через пять месяцев он же первым из одномоторных истребителей достиг скорости 640 км/ч. В конце прошлого года с такими же моторами взлетел двухмоторный бомбардировщик «Мартин» XB-26. Но на этих машинах двигатели R-2800 устанавливались без турбонаддува.

Главный лётчик-испытатель компании Лаури Бребхем завладел опытным самолётом на долгое время и докладывал Картвели каждый день. Самый тяжёлый одномоторный истребитель в мире, он оторвал от земли 6 мая 1941 года после продолжительного разбега. Мощный двигатель тянул как зверь. Машина чутко слушалась рулей и элеронов. Всё было настолько хорошо, что показалось Лаури странным для первого вылета. Он уже набрал приличную высоту, когда почувствовал запах горелого масла. Где оно горело? Почему газы попадают в кабину? Ответов не было. Надо побыстрее садиться, чтобы инженеры разобрались, и дефект можно было бы устранить. И дышать уже было трудно. Внизу, в нескольких милях от завода, был военный аэродром Митчелл. Лаури направляет дымящуюся машину туда. Посадка на твёрдую полосу для нового самолёта оказалась приятной. Закрылки выпустились без проблем и позволили снизить скорость касания. Телескопические стойки основных ног шасси плавно обжались и мягко демпфировали неровности полосы. Тормоза эффективно замедлили пробег тяжёлого истребителя.

Опередив своё детище, на аэродроме Митчелл появляется целый десант работников «Рипаблик» во главе с Картвели. Сразу определили, что масло горело в горячих трубах от двигателя к турбине. Но как оно туда попало? И почему продукты его горения попадали в кабину? Почти месяц потребовался его конструкторам, чтобы выявить причину и устранить возможность появления сгоревшего масла в кабине. Доработку самолёта производили на месте, в ангаре военных. Заодно повысили жёсткость крыла, установив подкрепляющие уголки.

Зато последующие полёты по программе совместных с военными лётных испытаний первенца XP-47B только радовали его создателей. Мотор оказался удачным, работал безотказно и развивал обещанную мощность. Полёт на максимальную скорость даёт выдающийся результат – 660 км/ч на высоте 9 км.

Как прав был Картвели, когда не менял на новом истребителе аэродинамическую схему, найденную счастливым образом ещё три года тому назад и обеспечившую «пузатым»

истребителям Северского невиданно низкий коэффициент сопротивления. Для его сохранения Картвели внимательно следил за качеством исполнения в производстве герметизации стыков панелей на поверхности истребителя.

Естественно, на первом лётном экземпляре было вскрыто множество небольших конструктивных дефектов, но главное было сделано – новый высотный истребитель с очень мощным вооружением летал, и летал быстрее других.

Устранение дефектов

Над чем работать конструкторам, было ясно с самого начала. Первый лётный был переделан на 400 кг, и бензина в его баки могли залить на 64 литра меньше, чем было записано в требованиях военных. Картвели держал эти работы под личным контролем. Серийные истребители должны полностью соответствовать требованиям заказчика. И это удалось достигнуть.

Подготовка производства нового самолёта компании «Рипаблик» проводится с американским размахом и в соответствии с новейшими достижениями в технологии конвейерной сборки. Для этого в Фармингдейле построен новый завод, реконструирован старый, и на лётном поле закончено строительство первой из трёх взлётно-посадочных полос с твёрдым покрытием.

В то время, когда первая машина установочной эксплуатационной серии YP-47B появилась на лётном поле, в мире произошли очень важные события. Погром военно-морской базы Пёрл-Харбор, устроенный японцами, заставил американский народ проснуться и начать войну. На другой стороне земного шара началось контрнаступление Красной Армии против Вермахта, передовые подразделения которого подошли к Москве на расстояние 16 км. Оба эти события были переломными в ходе Второй мировой войны.

Пятая машина YP-47B уже соответствовала всем требованиям заказчика и её перенесли в Райт Филд для государственных лётных испытаний.

Значение тяжёлого истребителя Картвели сразу возросло. Сознавая свою ответственность перед страной в военное время, его конструкторы постоянно вносили изменения, повышающие безотказность и боевую эффективность. Температурный режим двигателя был особой заботой. Общий, вытянутый книзу капот двигателя и воздухозаборников масло-радиаторов и радиатора турбокомпрессора создавал проблему обдува нижних цилиндров. Поэтому внутри капота перед нижними цилиндрами двигателя была установлена дополнительная «губа», направляющая воздушный поток на их головки.

Испытания военными в Райт Филд ещё раз подтвердили, что тяжёлый истребитель не может так резво набирать высоту, как это делают лёгкие машины. Но зато он набирал такую высоту, которая им была недоступна. И радиус виража у него немаленький, но свои боевые задачи как штурмовик и истребитель сопровождения бомбардировщиков он будет выполнять прекрасно.

Объём лётных испытаний увеличился, когда к ним подключили первые серийные машины. Трагически обнаружилась опасная «болезнь» истребителя – вибрация хвостовой части фюзеляжа. Катастрофу четвёртого серийного и гибель лётчика-испытателя компании Джорджа Баррелла 26 марта 1942 года переживали все сотрудники. Причину определили сразу – разрушение в полёте хвостового оперения. То же самое произошло 1 мая на другом истребителе, но пилот сумел покинуть неуправляемую машину. Одновременно выявлены случаи разрушения полотняной обшивки рулей после полёта на большой скорости. Также обнаружили признаки срыва потока на элеронах.



Пятый серийный истребитель YP-47B, 1941 год

Картвели ждал проявления «детских» болезней нового истребителя, но не ожидал, что они будут такими тяжёлыми. Срочно разработаны изменения конструкции: усилена хвостовая часть фюзеляжа, полотняная обшивка рулей и элеронов заменена металлической, на руле направления установлен триммер. После внедрения этих изменений новые истребители «Рипаблик» начали поступать в воинские части.

Первой новые машины получила расположенная рядом 56-я истребительная группа. Затем ещё две группы. Некоторые строевые лётчики, когда увидели большую и тяжёлую машину, отказались на ней летать. Истребитель Картвели обрёл нелицеприятную кличку «Кувшин» и оказался не простым в освоении. Процесс выявления и устранения конструкторских дефектов машины совпал с процессом переучивания большого числа военных лётчиков на новый тип тяжёлого истребителя. Начальник отдела военных контрактов компании Харт Миллер придумал имя новому истребителю – «Тандерболт» (Удар грома). И оно стало официальным.

Как джинн, выпущенный из бутылки, самолёт начал преподносить Картвели один сюрприз за другим. В процессе пикирования он так разогнался, что возникало околосвуковое обтекание с эффектом потери управляемости. Пока разобрались, машины врезались в землю или разваливались в воздухе. В инструкции лётчику было введено строгое ограничение скорости пикирования, требование уборки газа и запрет отклонения рулей высоты с помощью триммера.

При большой скорости в пикировании начинались сильные колебания элеронов, ручка управления неистово билась из стороны в сторону, оставляя синяки на бёдрах лётчика.

Освоение и эксплуатация первой модификации нового истребителя Картвели унесёт жизнь тринадцати пилотов, а в лётных происшествиях из 170 построенных P-47B погибнет 41 машина.

Когда на некоторых истребителях пришла пора менять двигатели, то выяснилось, что это требует слишком много времени. Картвели ради кардинального решения этой проблемы решает изменить установку двигателя и для этого удлинить носовую часть фюзеляжа. Время замены мотора сократилось более чем вдвое. А удлинение носа улучшило управляемость и манёвренность самолёта. Но внедрить такое изменение конструкции можно было только в следующей модификации истребителя P-47C.

«Тандерболты» в Англии

В пятидесяти километрах северо-западнее Лондона в мае 1942 года было закончено строительство аэродрома «Бовингдон» для тяжёлых бомбардировщиков с двумя длинными полосами и тридцатью рассредоточенными бетонированными площадками для стоянки самолётов. В июне и июле отсюда взлетали английские бомбардировщики, а в августе на аэродроме приземлились «Летающие крепости» из Флориды. В сентябре и октябре они летали бомбить Германию, а в декабре аэродром реорганизовали в Лётно-испытательный центр 8-й воздушной армии США под командованием опытного лётчика и инженера полковника Касса Хуга. В его задачу входило исследование боевых возможностей и отработка тактики боевого применения самолётов, поступающих на вооружение армии с учётом особенностей театра военных действий.

Когда первые истребители «Рипаблик» Р-47С в контейнерах приплыли в Англию, их собирали и облётывали англичане. В декабре 1942 года одну из машин перегнали на аэродром «Бовингдон» для лётного экзамена на боевую пригодность. После двухнедельных интенсивных полётов на разных режимах полковник Хуг решает провести учебные воздушные бои «Тандерболта» с трофейным «Фокке-Вульфом». Этот Fw 190 последней модификации достался англичанам случайно. После налёта немецкий лётчик заблудился и посадил машину на английский военный аэродром.

Полковник Хуг установил, что на высотах ниже четырёх километров тяжёлый «Тандерболт» уступает «немцу» по всем статьям. Только на скорости больше 400 км/ч он демонстрировал заметную манёвренность на малых высотах. Но на больших высотах картина менялась. Здесь «Тандерболт» был не только быстрее, но и превосходил «Фокке-Вульф» по манёвренности.

Картвели с большим интересом читал отчёт 8-й воздушной армии из Англии о выявленных полковником Хугом особенностях его истребителя. В пикировании бесстрашный Хуг достиг околозвуковой скорости, и конструкция самолёта выдержала такой скоростной напор.

Да, его истребитель модификации Р-47С становится всё лучше и лучше. Он усилил хвостовое оперение, увеличил руль направления и ввёл весовую балансировку рулей высоты. Кислородная система, от которой зависит время пребывания самолёта на большой высоте, получила три дополнительных баллона. Установлена более совершенная модель регулятора давления турбокомпрессора, и изменены его трубопроводы. Теперь рычаг управления двигателем одновременно с оборотами изменял шаг воздушного винта и давление наддува турбокомпрессора.

С серии Р-47С-2 машины оборудуются системой подвески под фюзеляжем перегонного топливного бака ёмкостью 750 литров. С ним истребитель мог пролететь две тысячи километров.

Учебно-тренировочная работа в 56-й авиационной группе, которая занимала муниципальный аэродром Лонг-Айленда, проходила без происшествий. Лётчики её 63-й эскадрильи уже хорошо освоили тяжёлые истребители Р-47В и вполне уверились, что на них можно воевать.

В последний четверг ноября 1942 года командир 56-й авиационной группы, подполковник Хуберт Земке получает приказ передислоцироваться в Англию. Он и его люди к этому были готовы. Земке был очень энергичный и умный лётчик. За несколько последних месяцев он сделал головокружительную карьеру от лейтенанта до подполковника. У него были свои

идеи по организации тренировок на истребителе «Рипаблик» и тактике его боевого применения.

Земке уже имел большой налёт на истребителе «Кёртисс» Р-40, когда весной 1941 года его послали в Англию помогать осваивать эти истребители, которые там называли «Томагавк». После нападения Германии на СССР английское правительство решает немедленно помочь и посылает свои «Томагавки» в северные порты России. Вместе с ними плывут английские механики и группа американских лётчиков, среди которых и Земке. Они должны помочь русским в сборке и освоении новых для них истребителей. Инструктор Земке подружился с советскими пилотами и научил их приёмам воздушного боя, отработанным в Англии в схватках с немецкими истребителями. Почти год Земке пробыл в России и существенно расширил русский словарный запас. Потом, в 1943 году, он даст странное имя своему тяжёлому истребителю. С двух сторон на фюзеляже перед кабиной в две строки крупными русскими заглавными буквами будет написано: «МОЙ ТОВАРИЩ».

В сентябре 1942 года он возвращается из России в США и назначается командиром 56-й истребительной группы, состоящей из трёх эскадрилий. 61-я эскадрилья, сформированная в конце 1940 года, сначала летала на истребителях Северского Р-35, потом на «Аэрокобрах», затем на Р-40. В 1942-м они освоили Р-47В. Точно такая же история была и у 62-й эскадрильи. Теперь под началом Земке оказалось восемьсот человек личного состава, из которых восемьдесят были лётчиками. Они уже освоили тяжёлый истребитель «Кувшин», тем более что 63-я эскадрилья базировалась на аэродроме компании «Рипаблик», и её личный состав подружился с инженерами Картвели. В результате родились удачные модификации истребителя.

Теперь весь личный состав 56-й авиационной группы был полон решимости доказать свою эффективность в воздушном пространстве, контролируемом немецкими истребителями. Перед Рождеством их доставили поездом в войсковой пересыльный лагерь «Кильмер», расположенный западнее Нью-Йорка. Таких лагерей в округе было несколько. Сотни тысяч американцев прошли через них, переправляясь через океан на помощь Англии. В порту 56-я погрузилась на английский корабль «Королева Елизавета» утром 6 января 1943 года и растворилась в числе одиннадцати тысяч других военнослужащих США. Здесь же техники из 33-й группы обслуживания, которая будет обеспечивать им инженерную поддержку. Перегруженный корабль отплыл из Нью-Йорка в Англию, которая к тому времени становилась «непотопляемым авианосцем». Он представлял собой очень лакомую цель для немецких подводных лодок и зорких «Кондоров». Но на этот раз американцам сопутствовала удача.

Каково же было изумление подполковника Земке и его людей, когда через пять дней после отплытия из Нью-Йорка на аэродроме Кинг Клифф в центре страны они обнаружили ожидающие их новенькие «Тандерболты» Р-47С последней серии. Тут они узнали, что такими же истребителями здесь, в Англии, вооружены ещё две авиационные группы 8-й воздушной армии США: 4-я на аэродроме Дебден, южнее Кембриджа, и 78-я на аэродроме Гогсхилл, севернее от них.

Рассказывали, что ветераны 4-й авиагруппы, которые до этого летали на «Спитфайерах», когда впервые увидели «Тандерболт», уверенно заявили, что этот монстр не может быть истребителем. Они так до конца и не полюбили творение Картвели.

Тем более что на двигателях истребителей Картвели началась эпопея с системой зажигания. На большой высоте свечи зажигания работали плохо – искрили высоковольтные провода. Пока разобрались и получили новые герметичные токопроводы, наступила весна 1943 года.

Для того чтобы отличить свои истребители «Тандерболт» от других, в Англии на их капоты и оперение наносили белые полосы.

К этому времени Картвели уже переходит на новую модификацию истребителя P-47D, завершив выпуск 602 истребителей модификации P-47C. С волнением читает он отчёт из Англии о первой победе его «Тандерболта» над немецким истребителем.

4-я истребительная группа располагалась ближе всех к побережью Франции. Майор Дональд Блакесли под вечер 15 апреля 1943 года вылетает со своим ведомым на свободную охоту в сторону Бельгии и в 17.01 пролетает над побережьем Англии. Они летели над проливом на высоте девяти километров. Майор Блакесли обнаруживает, что его гироскоп не работает, продолжает ориентироваться и выдерживать курс по компасу. Впереди показалось побережье Бельгии и городок Кнокке. Это на 30 км севернее расчётной точки его маршрута.

Внизу на фоне воды Блакесли обнаруживает три «Фокке-Вульфы», летящих курсом на юго-запад на высоте 4 км. Как только немцы обнаруживают «Тандерболты», они поворачивают к матерiku и уходят, набирая скорость в снижении. В крутом пикировании майор Блакесли атакует крайнего. В ответ немец увеличивает угол пикирования, но спастись от пикирующего на него тяжёлого истребителя не может. На дистанции 600 м, продолжая сближаться, Блакесли открывает огонь. Но трассирующий след очереди проходит выше кабины врага. Увеличив угол пикирования, майор Блакесли двумя короткими очередями восьми крупнокалиберных пулемётов сбивает противника. Обгоняя в пикировании свою жертву, он ясно видит множество отверстий от его пуль за кабиной и в ней. Немецкий истребитель Fw 190 резко кренится, почти вертикально устремляется к земле и там взрывается.



«Тандерболт» в небе над Англией

Майор Блакесли выводит свой истребитель из пикирования у самой земли и оказывается перед городом Остенд. Вынужденно пролетая над его центром на стометровой высоте, он ждал обстрела с земли, но его не последовало. До середины залива по дороге в Англию он шёл на предельно малой высоте, чтобы не быть обнаруженным. Затем поднялся на тысячу

метров и в 18.20 произвёл посадку на своём аэродроме. Ведомого он потерял ещё при пикировании, когда сбивал немца.

Александр Михайлович читает донесение о первой боевой победе его нового истребителя как весточку о рождении ребёнка. Конечно, поражение вражеского истребителя в пикировании с большой высоты – это самый выигрышный манёвр для тяжёлой машины. А вот если придётся сразиться в горизонтальном полёте, да на малой высоте? Он знает, что над конструкцией «Тандерболта» надо ещё много работать, и направления этой работы теперь определяются анализом воздушных боёв и жизнями американских лётчиков.

И на Тихом океане...

Первые «Тандерболты» P-47D приплыли в порт Брисбен на восточном побережье Австралии в июле 1943 года в контейнерах. Их хозяева, лётчики и техники трёх эскадрилий 348-й авиационной группы, уже хорошо освоили тяжёлые истребители «Рипаблик». Одними из первых в прошлом году они получили эти «Кувшины» и теперь их послали воевать с японцами. Контейнеры перевезли на соседний аэродром и там собрали все 86 машин авиагруппы. После их облёта самолёты начали готовить к длительному перелёту. Истребители Картвели должны были лететь на север, преодолеть расстояние более 1900 км и приземлиться на аэродроме Порт-Морсби, расположившемся на живописном южном побережье Новой Гвинеи. Все истребители к 20 июля долетели благополучно и сразу заступили на службу по сопровождению транспортных самолётов и патрулированию воздушного пространства. Они стали защитным зонтиком Новой Гвинеи.

Вся юго-западная часть Тихого океана была зоной ответственности 5-й воздушной армии США и её командующего генерала Кеннея. Здесь требовалась большая дальность полёта, и в процессе освоения района боевых операций «Тандерболты» обзавелись сбрасываемыми подвесными баками под фюзеляжем, изготовленными в Австралии. За три месяца боевой работы 348-я авиационная группа уничтожила 51 японский самолёт и потеряла два своих. Чтобы отличить свои самолёты, их хвосты и передние кромки крыльев покрывали белой краской.

Две пары «Тандерболтов» под предводительством командира авиагруппы подполковника Нила Кэрби совершали патрульный облёт северного побережья Новой Гвинеи, когда заметили под ними японские истребители «Зеро». Американцы пикируют, и командир сбивает одного японца. Они снова набирают высоту 8 км и выслеживают добычу.

Вскоре под ними целая армада японских самолётов. Двенадцать бомбардировщиков и тридцать шесть истребителей приближаются с юго-востока. Опять крутое пикирование, и Кэрби сбивает в суматохе три «Зеро». Его товарищи сбивают по одному новейшему «Кава-саки» Ki-61 с мотором жидкостного охлаждения, который американцы называли «Тони». После выхода из атаки тяжёлые «Тандерболты» находятся в самом опасном положении. Кэрби видит, что на хвост его напарника садятся два «Тони». На максимальной скорости более 600 км/ч Кэрби бросается на выручку. Ближайший японец так увлечён преследованием, что не замечает опасности и становится пятой жертвой Кэрби, вспыхнув как спичка. Он бросается на второго, но японец заметил его, отвернул и в крутом пике пытается уйти. Но смертельный огонь «Тандерболта» настигает и его.



Подполковник Нил Кэрби после шестикратной победы, октябрь 1943 года

За шесть сбитых самолётов врага в одном вылете Кэрби удостоился высшей награды США медали Почёта. Сразу после нового 1944 года полковник Кэрби получит её из рук генерала Макарура. Через три месяца Нил Кэрби попадёт в фатальную воздушную ловушку. В это время он уже занимал высокую должность в штабе 5-й воздушной армии и имел на своём боевом счету 21 победу.

Они вылетели после обеда 5 марта на свободную охоту втроем. Его сопровождали опытные лётчики. У северного побережья заметили внизу три двухмоторных скоростных бомбардировщика «Митцубиси» G3M. Атаковав сзади, сбили всех. Но на выходе из атаки на них напали четыре вёртких истребителя «Накаяма» Ki-43. Напарник сбивает одного буквально с хвоста командира, но его пилот, видимо, успел поразить кабину Кэрби. Когда развернулись, машины Кэрби нигде не было. Внизу был взрыв упавшего самолёта. Но это же мог быть сбитый японский истребитель? Надежда исчезла.

Так погиб воздушный мастер, прославивший «Тандерболт». Лётчики 340-й эскадрильи 348-й авиагруппы на своих «Кувшинах» нещадно мстили японцам за смерть своего бывшего командира и прекрасного человека. Через десять дней восемнадцать «Тандерболтов» в районе гибели полковника Кэрби подловили большую группу из тридцати истребителей разных типов, которые летели на тысячу метров ниже. Четырнадцать японских истребителей были сбиты. Вся 340-я эскадрилья прилетела на свой аэродром. Только три «Кувшина» имели пробоины.

Пятая воздушная армия США продолжала усиливаться новыми авиагруппами, укомплектованными истребителями «Рипаблик» последних модификаций. Пилоты эскадрилий передавали свои «Аэрокобры» резервным частям, а сами переучивались на «Тандерболты».

Истребители Картвели не только завоевали господство в воздухе, но и начали прикрывать наземные операции по вытеснению японцев с захваченных ими островов. Новые машины P-47D 15-й серии помимо своих восьми крупнокалиберных пулемётов могли нести три большие бомбы: одну 250 кг под фюзеляжем и две по 500 кг на подкрыльных пилонах. Вместо бомб можно было подвесить сбрасываемые топливные баки.

«Тандерболт» оказался отличным штурмовиком и эффективным бомбардировщиком. От его сокрушительного огня и бомб не могли устоять самые изощрённые укрепления японцев на островах Тихого океана.

Битва за остров Номфур у западного побережья Новой Гвинеи продолжалась весь июль и август 1944 года. Остров обороняли две тысячи японцев. Сдались только 186. Остальные погибли. Наступающая армия располагала десятками тысячами военнослужащих, из них в битве за остров погибли 66.

За полгода владения островом японцы построили на нём три аэродрома с твёрдыми взлётно-посадочными полосами. Использовался ручной труд местного населения из прибрежных деревень, которое составляло пять тысяч человек. Ещё пять тысяч индонезийских и китайских рабочих японцы принудительно доставили на кораблях.



Подготовка «Тандерболта» к боевому вылету

Остров становится базой для трёх истребительных групп «Тандерболтов». Отсюда «белые хвосты» вылетают на сопровождение бомбардировщиков, свободную охоту на японские самолёты и корабли, а также штурмовые операции при битвах за очередные острова Тихого океана.

Тяжёлая война идёт во всём мире, и авиаконструктор Александр Картвели может гордиться своим вкладом в приближение Дня Победы. А что же наш другой Александр, бывший босс Картвели? Как складывалась его судьба без конструкторского бюро и без завода? Что делал Александр Северский, когда оказался у «разбитого корыта», и какой вклад вносил он в будущую Победу?

Глава 9. Неутомимый Северский

Смертельная обида

Компанию «Северский эйркрафт корпорейшен» отнимали у её основателя и президента по всем законам капиталистических отношений, руководствуясь правилом: «Кто платит деньги, тот и заказывает музыку». И момент выбрали подходящий, когда президент летал в Европе на самолётах компании, демонстрируя их высокие характеристики и пытаясь найти заказчиков. Он буквально превзошёл самого себя, устанавливая рекорды и стремясь поправить финансовое положение компании.

Александр Николаевич всё прекрасно понимал. И у него не было обиды на финансового благодетеля Поля Мура. В конце концов, этого бизнесмена интересовала только прибыль. Но Северский никак не мог смириться с предательством своих сотрудников, которых он сам нанимал на работу и которых ничем не обидел за годы совместной работы и борьбы за выживание компании. Тот же Келлетт, управляя собственной самолётостроительной компанией, должен же был чувствовать, каково быть в шкуре главного конструктора. Но его наняли новые финансисты, и он просто их администратор. Они всё точно рассчитали! Сначала не дали умереть его уникальному самолёту и только потом позволили себе хозяйничать по их разумению. Конечно, это был заговор. Они обо всём договорились заранее, и их план был бы невозможен без согласия его ведущих конструкторов. Если бы они остались с ним! Или хотя бы шепнули ему о заговоре. Можно было бы найти других банкиров и сохранить его компанию. Без его конструкторского бюро эти банкиры со своим Келлеттом ничего бы не смогли предпринять.

Тут ведущая роль принадлежала Картвели. Этого талантливого конструктора с французским высшим образованием он нанял после основания компании восемь лет тому назад. Вначале он был помощником более опытного авиатора Михаила Леонтьевича Григорашвили. После ухода Михаила в собственную компанию Картвели возглавил конструкторское бюро и всегда чётко выполнял все указания, всегда прекрасно понимал смысл решений президента и проявлял чудеса изобретательности в изыскании оптимальных решений. Что же случилось с ним теперь? Почему он решился ради сомнительного благополучия предать и избавиться от своего босса?

Многолетняя продуктивная работа с Картвели никогда не создавала ему никаких проблем. И теперь такое подлое предательство! Картвели решил занять его место, воспользоваться созданным им отлаженным механизмом разработки и производства новых самолётов, взять уже испытанные уникальные конструкторские решения и на их основе строить свою карьеру. Это он наверняка уговорил талантливого аэродинамика Александра Клемина и других конструкторов остаться и работать с ним.

Вот только один Саша Пишванов остался верным ему и твёрдо заявил, что будет с ним при любых раскладах. Он вёл проект АР-4 и знает досконально все особенности работы вынесенного турбокомпрессорного агрегата. Но один Пишванов – это не конструкторское бюро и не завод, с которыми он бы создал новые прелестные боевые самолёты.

Побывав в Европе, он рассчитал и потом публично объявил, что Гитлер начнёт войну 1 сентября 1939 года. Северский был уверен в невероятно большом заказе военных самолётов правительством США. Он также знал, что у его компании «Северский эйркрафт корпорейшен» есть основательный задел, чтобы предложить высотный истребитель с уникальными характеристиками и наверняка получить большой заказ. И теперь Картвели решил выполнять этот заказ сам, став техническим руководителем компании.

Они сменили название компании именно в этот день, 1 сентября, и Картвели стал её вице-президентом, но это была его, Северского, компания. Смертельная обида душила и не давала заснуть.

Найти себя

Легко планировать, но тяжело осуществить. Сейчас он вспоминает об этом времени, как о страшном сне. Как вечерами он, бывший президент и главный конструктор Александр Северский, сидит в квартире своих друзей на стуле и, уставившись в одну точку, поёт цыганские романсы отца, подыгрывая себе на аккордеоне.

Вот он приезжает в свой рабочий кабинет на заводе в Фармингдейле забрать дорогие ему вещи. Это было пыткой. Правда, некоторые из русских сотрудников, встретившихся ему, тепло приветствовали своего бывшего босса. Но Келлетт и его секретарша всем своим видом старались дать ему понять, что терпят его только из уважения к правилам приличия. Хотя он тогда ещё числился членом совета директоров компании, для них это ничего не значило, и они смотрели на него как на покойника.

Когда его предсказание дня начала войны в точности сбылось, и война началась, он как бы проснулся и вдруг решил, что его военные знания помогут его стране. Он решил работать. Регистрируются сразу три его компании. «Самолётное вооружение» будет развивать конструкции подвижных стрелковых установок на основе его оригинальной убираемой турели для пулемёта стрелка. Компания «Rotoflight» («Роторный полёт») по примеру и под руководством его друга Игоря Сикорского будет разрабатывать летательные аппараты, у которых подъёмная сила создаётся ротором. И третья компания «Авиэшен девелопмент» будет поддерживать его патенты. Своё президентство в трёх новых компаниях Северский обеспечивает наймом на работу двух сотрудников. Первый и единственный зам – Саша Пишванов. Секретарша – Мэри Альберт. Сначала была надежда, и пришли новые свидетельства на изобретения по ранее поданным заявкам. Но потом надежда стала таять. Новые компании Северского никто финансировать не хотел. Он сводил концы с концами, продавая свои акции компании «Рипаблик».

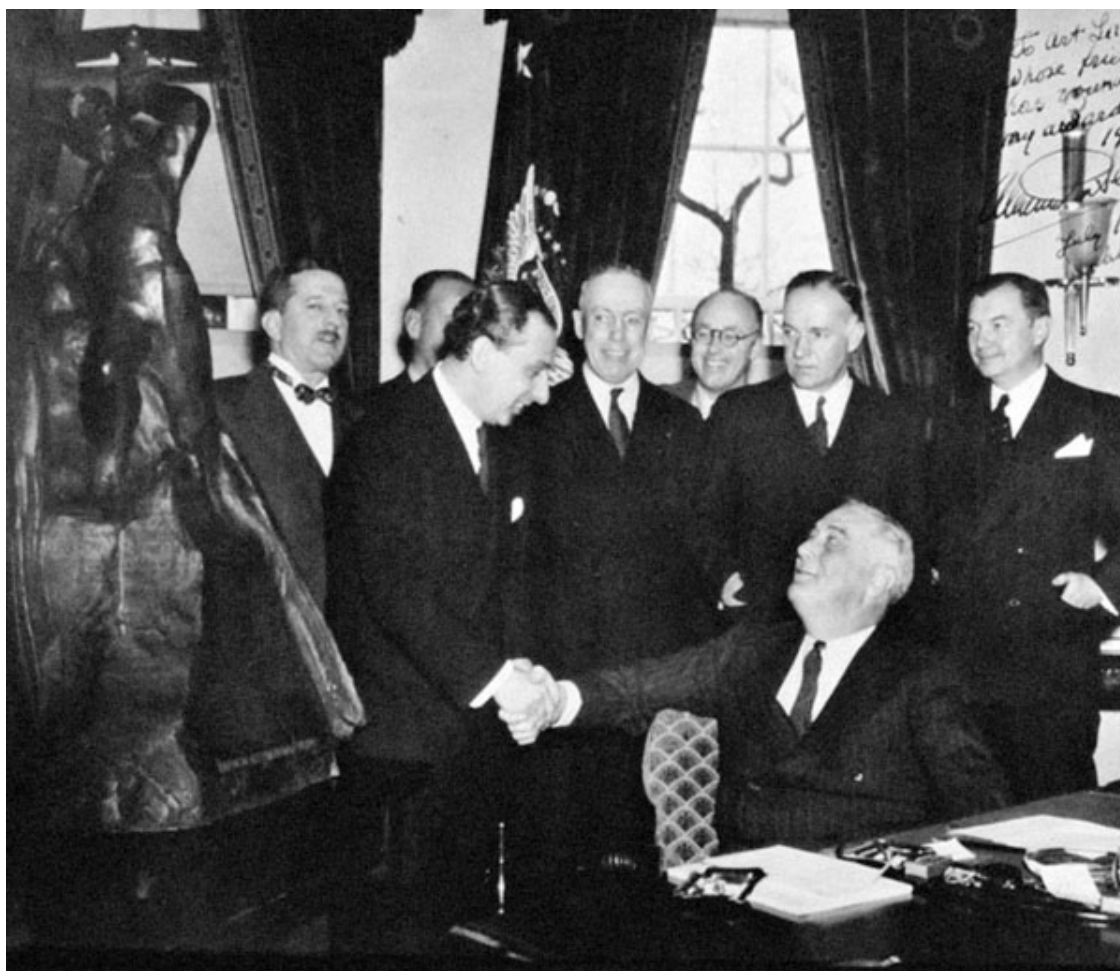
После того как в мае 1940 года его не переизбрали в совет директоров, Александр продаёт все имевшиеся у него акции компании «Рипаблик» и решает начать судебную войну со своей бывшей компанией. Он нанимает дорогих адвокатов, которые готовят материалы дела и формулируют претензии истца. Нанятый частный детектив собирает компромат на все неблагоприятные поступки Келлетта, а медийная компания на деньги Северского создаёт в общественном сознании негативный образ компании «Рипаблик». При таком информационном обеспечении 21 августа 1940 года подаются два иска. В окружном суде Бруклина возбуждается иск Северского к компании «Рипаблик» о долге в сумме без малого двух с половиной миллионов долларов за экспериментальные исследования, конструкторские разработки, лётные испытания и продажу самолётов за рубежом. В окружной суд Манхэттена подаётся иск двух бывших владельцев акций компании «Рипаблик» – Северского и Пишванова – к членам совета директоров компании «Рипаблик» за причинённый их бесхозяйственностью ущерб в сумме двадцати миллионов долларов.

Тяжбы в этих двух судах будут тянуться более двух лет. К этому времени огромные военные заказы на истребители компании «Рипаблик» с турбокомпрессорными агрегатами сделают её очень богатой. А после замены Келлетта на посту президента в октябре 1942 года на Ральфа Деймона компания объявит о достижении соглашения с истцами, выплате им большой компенсации и прекращении судебных дел.

Но это будет потом, а пока, 4 июня 1940 года, когда майор Северский в 9 часов вечера начал выступать по радио Нью-Йорка в популярной еженедельной передаче «Мы – народ»,

его будущее было неопределённым. Он говорил о высоком качестве американских самолётов и мастерстве пилотов. Но количество американских самолётов должно быть увеличено. Поэтому он горячо одобряет требование, озвученное в речи Президента Рузвельта перед Конгрессом две недели тому назад, о выпуске 50 тысяч боевых самолётов ежегодно. Но для эффективного использования такого количества боевых машин, по мнению Северского, надо создать для них авиабазы, боекомплекты вооружения, подготовить наземный и лётный персонал. Александр так живо, просто и доходчиво говорит о сложных технических проблемах, что срывает аплодисменты в студии. Было много хороших отзывов и от радиослушателей. Начало карьеры военного радиокомментатора прошло успешно. Его имя в непубликуемом списке военных экспертов, и его начали приглашать на другие радиостанции.

Время шло, нацистская Германия уже повергла Францию и вела авиационную битву с Англией. Теперь у Северского много свободного времени, и он знает о каждом эпизоде этой авиационной битвы. Его опыт боевого лётчика Балтийского флота в Первой мировой войне и его знания технических возможностей современных самолётов делают в его сознании даже отрывочные сведения о действиях авиации обеих воюющих сторон красочными, наполненными деталями и тактически понятными.



На приёме у Президента Рузвельта, декабрь 1940 года

Северский пробует себя как журналист и прогнозист. В своей статье о судьбе Англии в июне 1940 года он доказывает, что пока будут сражаться Королевские ВВС, страна будет жить и бороться с немцами. Успешная эвакуация 338 тысяч солдат из Дюнкерка, по мнению

Северского, оказалась возможной только после полного господства в воздухе английских истребителей.

В радиошоу в 1940 году в США в студиях с множеством зрителей живо обсуждаются меры по укреплению обороноспособности страны. Майор Северский – желанный военный эксперт. Общественное мнение склоняется к необходимости строить самолёты на имеющихся мощных заводах по выпуску автомобилей. Северский убедительно отвергает эту идею. Он доказывает необходимость строить новые специализированные авиационные заводы. Он опять окажется прав. Компания «Форд мотор» сможет выпускать четырёхмоторный бомбардировщик «Либереитор» В-24, разработанный «Консолидейтед эйркрафт», только после постройки нового авиазавода в Мичигане. Из восемнадцати тысяч этих машин «Форд мотор» выпустит более трети.

Александр нашёл себя в журналистике. В популярном у военных и промышленников журнале «Америкэн меркури» появляются его статьи, посвящённые наиболее актуальным проблемам военного строительства.



Майор Северский и его награда

Самый читаемый журнал «Look» 17 декабря 1940 года публикует статью Александра Северского «Урок. Как гитлеровские самолёты проиграли битву за Англию». Вывод для американцев: надо строить тяжёлые дальние многомоторные самолёты, способные обрушить на вражеские объекты многие тонны бомб. А для их защиты нужны конвойные дальние истребители. Эту аргументированную рекомендацию Северского в 1940 году американцы примут

к исполнению и в будущем построят более тридцати тысяч тяжёлых четырёхмоторных бомбардировщиков В-17 и В-24, которые подорвут военный потенциал Германии.

В канун Рождества приходит необычайно радостное и волнительное приглашение в Белый Дом. Президент Рузвельт в окружении своих государственных секретарей тепло приветствует Александра и говорит ему много приятных благодарственных слов о его многолетнем вкладе в развитие авиации США в качестве лётчика, установившего рекорды дальности и скорости, изобретателя и конструктора выдающихся боевых самолётов и авторитетного эксперта в области военной авиации.

Тут же майору Северскому вручают очень престижную награду – «Хармон Трофи». Это большая бронзовая статуэтка, изображающая устремлённого вперёд авиатора на вершине скалы, запускающего модель биплана. Снизу на авиатора смотрит удивлённый горный орёл. Награда присуждается ежегодно «Международной лигой авиаторов» самому выдающемуся авиационному деятелю. Обладателем «Хармон Трофи» за 1939 год стал гражданин США майор Александр Северский.

В наградном листе майора Северского «Международная лига авиаторов» особо отметила: «Его исследования современных способов ведения воздушной войны, так же как и его прогнозы развития тактики, стратегии и конструкции боевых самолётов, отличались необычной точностью и создали ему репутацию эксперта, заслуживающего доверия».

Наконец-то к нему пришла большая радость. Это признание его прошлых заслуг и таланта в новой сфере – авиационном прогнозировании. После стольких неудач и обид, депрессии и исканий, он нашёл себя в новой ипостаси и снова обрёл статус очень нужного стране человека.

Выразитель интересов страны

Прогнозируя по старой привычке развитие событий на несколько лет вперёд и анализируя тенденции изменения конструкций новейших боевых самолётов, Северский начинает проявлять беспокойство за судьбу Соединённых Штатов.

Общественное мнение граждан относительно участия их страны в войне менялось в зависимости от ситуации. Во время экономического кризиса 30-х годов все были за изоляционизм. Теперь, когда пожар полыхал в Европе, американцы смекнули, что лучше его гасить на месте, чем у себя дома. Но организация управления военной авиацией тормозила процесс вооружения новыми самолётами. Она была архаична и уступала по всем параметрам организационным возможностям ВВС Англии и Германии. В марте 1941 года Северский публикует статью «Почему мы должны иметь независимые ВВС». Оттиски статьи по почте отправлены членам Конгресса, в Белый Дом и видным генералам.

Три месяца в стране проходит активное обсуждение этой, казалось бы, сугубо ведомственной темы. Организуются публичные дебаты на радио. Голос майора Северского в защиту независимого рода войск – ВВС – звучит убедительно. Белый Дом завален письмами радиослушателей с требованием новой структуры вооружённых сил страны. Последнее выступление Северского на эту тему состоялось 19 июня 1941 года, а через два дня госсекретарь по военным делам Стимсон делает заявление о реорганизации структуры управления вооружённых сил и создании ВВС США. Вводится должность заместителя госсекретаря по авиации, и командующему ВВС предоставляются широкие полномочия по всем аспектам функционирования военной авиации.

В своём офисе, который он арендовал на 17-м этаже нью-йоркского небоскрёба Рокфеллер Центра, Александр установил большой глобус. Он ежедневно отмечает на нём ход боевых действий новой мировой войны и зоны досягаемости дальних бомбардировщиков в соответствии с их радиусом действия. Александр Николаевич подружился с этим глобу-

сом и много времени проводит наклонившись над ним, мысленно моделируя развитие боевой обстановки на фронтах. Здесь за письменным столом рождаются выдающиеся полемические статьи бывшего главного конструктора самолётов.

Когда весной 1941 года в стране разгорелись жаркие дебаты о помощи воюющим с Германией и Японией странам, общественное мнение разделилось на два лагеря. Те, кто был категорически против, объединились вокруг «Первого комитета» под председательством легендарного пилота и почитателя нацистов Чарльза Линдберга. Сторонники помощи тем странам, борьба которых содействует безопасности США, объединились вокруг «Комитета защиты Америки помощью союзникам». Активным членом этого комитета стал майор Северский. Его сторонники победили, и «Акт о Ленд-Лизе» прошёл в Конгрессе и был утверждён 11 марта Президентом Рузвельтом. Чарльз Линдберг не унимается и через десять дней публикует «Письмо к американцам», в котором пугает сограждан, что военная помощь другим странам только подталкивает США к войне. Он пишет:

1. Помощь Англии – пустая трата средств. Она всё равно проиграет войну Германии.
2. Передача вооружений другим странам только ослабит обороноспособность США.
3. США от нападения надёжно защищены океанами.

Майор Северский отвечает статьёй «Почему Линдберг ошибается». Очень умно он разбивает основные постулаты полковника Линдберга.

И всё-таки изоляционистские настроения в стране ещё очень сильны. И в октябре 1941 года в журнале американских интеллектуальных лидеров ежемесячнике «Атлантик» публикуется очень смелая и резкая статья майора Северского «Воздушная мощь заканчивает изоляцию». Тут уже от защитника интересов страны досталось госсекретарям флота и армии. Хотя на словах они против изоляционизма, на деле они игнорируют новейшие достижения авиационной техники и в практической работе сохраняют архаичные вооружённые силы, рассчитанные на изоляцию страны от остального мира. Они в плену у «самоутешительного изоляционистского оптимизма», с которым пора покончить.

Не пощадил Северский и Флот США как таковой. «Закат морской мощи» – так «скромно» он назвал свою статью в журнале «Америкэн Меркурий». Если один бомбардировщик может потопить линкор, то говорить не о чем. Тенденция ясна.

Острые полемические статьи бывшего авиаконструктора в ведущих журналах заставляют министров и политиков ещё раз сверить их решения с реальностью. В статьях «Летает ли Америка вслепую?» и «Америка повторяет ошибки европейской авиации» Северский раскрывает технические пути совершенствования американских боевых самолётов.



Александр Северский у своего глобуса

Известный журналист Северский хорошо зарабатывает своими статьями и выступлениями. Гонорары за статью колеблются в пределах одной–двух тысяч долларов. И тут популярное издательство «Саймон и Шустер» объявляет, что готово издать книгу Александра Северского под условным названием «Будущее американских ВВС». Он давно ждал такое предложение. Действительно, материал накопился огромный. И ещё тогда, после увольнения и потери своей компании, Эвелин посоветовала ему написать книгу.

Писатель

Его мысли давно заняты беспокойством о недостаточном использовании командованием ВВС армии США боевых возможностей самолётов, хотя Северский очень верил в боевой потенциал близкой ему авиации. И сводки с фронтов только подтверждали его мысли. Он мог их читать и между строк потому, что сочетал в себе опыт боевого лётчика и знания главного конструктора самолётов. Немецкие истребители всегда зачищали воздушное пространство в районе планируемого удара, позволяя своим бомбардировщикам и штурмовикам расчистить путь танковым клиньям и механизированным колоннам сухопутных войск. Люфтваффе очень наглядно демонстрировало свою ведущую роль в победах Вермахта.

Внезапные и массированные бомбардировки аэродромов, морских портов, городов и центров управления войсками противника, выброска десантов при вторжении – всё это свидетельствовало о новом проявлении несравненно более высокой боевой эффективности авиации. Теперь на его глобусе красный цвет завоёванных нацистами территорий разлился по Европе, включая всю западную Россию.

Анализируя стратегию и тактику воздушных операций, Северский убеждается в необходимости коренного пересмотра концепции боевого применения авиации США и разраба-

тывает конкретные рекомендации. Он пытается достучаться до хозяев высоких кабинетов, но наталкивается на стену непонимания.

И вот теперь появилась возможность издать книгу и в такой форме открыто обратиться со своим видением военного использования авиации к американскому народу, рассчитывая на его здравый смысл. Он начинает работать над первой книгой в своей жизни, в которой изложит свою авиационную доктрину и которая убедит американцев принять её. Секретарша мисс Мери Альберт непрерывно стучит на пишущей машинке. Рукопись книги становится всё толще.

Разгромив с воздуха Пёрл-Харбор, японцы продемонстрировали эффективность качественно новых военно-воздушных сил и подтвердили реалистичность прогнозов Северского. 440 боевых самолётов, доставленных на шести авианосцах, ударом по аэродромам уничтожили и сильно повредили 347 американских самолётов, обеспечив себе полное господство в воздухе. Затем они потопили четыре линкора, два эсминца и один минный заградитель, повредив ещё восемь крупных боевых кораблей. Погибли 2403 американца и 1178 были ранены.

Через четыре дня, 11 декабря 1941 года, Германия и Италия объявляют войну Соединённым Штатам. Затем и их союзники Болгария, Венгрия и Румыния.

В ответ в Вашингтоне 22 декабря появляется Черчилль со своими генералами. Через неделю, 1 января 1942 года, объявляется о создании военного союза – «Антигитлеровской коалиции» – из двадцати шести стран, включая Советский Союз и Китай. Для координации боевых операций и более тесного военного сотрудничества Рузвельт и Черчилль формируют объединённый англо-американский главный штаб. Принято стратегическое решение: сдерживая Японию, бросить все силы на разгром Германии и её союзников в Европе.

В свете всех этих событий писателю Северскому надо подкорректировать текст уже написанной рукописи. Определилось и окончательное название книги – «Победа авиационной мощью».

Доктрина Дуэ

Работая над книгой, Александр вспомнил, что раньше, много лет тому назад, уже была опубликована авиационная доктрина генерала Дуэ. Он заказывает по межбиблиотечному абонементу книгу этого генерала.

Когда-то Александр её уже читал, но теперь с жадностью впивается глазами в немного пожелтевшие страницы. Она издана в 1921 году и названа «Господство в воздухе». Но ведь это как раз то, о чём он хочет написать. Неужели ему суждено повторить судьбу этого итальянца Джулиано Дуэ?

Джулиано был на четверть века старше Александра. Когда в 1915 году в России молодой мичман Александр Прокофьев только учился летать, Джулиано Дуэ уже был создателем первого Боевого устава итальянской авиации и начальником штаба Миланской дивизии. Он, как и Александр, критикует своё военное начальство, но за это попадает в тюрьму и просидит там почти всю войну. Однако воздушные сражения подтверждают большую часть прогнозов опального энтузиаста авиации. И его назначают командовать. В 1921 году Дуэ становится генералом и посвящает себя разработке своей авиационной доктрины. Через девять лет он умрёт в возрасте 61 года.

Теперь, через двадцать лет после публикации авиационной доктрины генерала Дуэ, многие её тезисы кажутся Александру устаревшими и смешными. Но это была позиция убеждённого пропагандиста новых возможностей авиации. И по сути, Александр собирался заняться тем же. За двадцать лет многое прояснилось.

Дуэ был убеждён, что победу в войне добудет одна наступающая авиация. Надо только бомбить крупные города противника, и тогда их население потребует капитуляции, а правительство послушается. Сейчас это выглядит наивно. Но его обоснование необходимости выделения авиации в самостоятельный вид вооружённых сил страны полностью совпадает с сегодняшним требованием Александра.

Мысли ложатся на бумагу свободно и легко. Ведь ему так часто приходилось убеждать очень высоких и образованных людей в своей правоте, в необходимости и рациональности предлагаемых им конструкторских решений по его самолётам. А его публичные выступления по радио, многочисленные интервью, его статьи в газетах и авиационных журналах?

Недаром ещё семь лет тому назад он записался и прилежно посещал курс ораторского мастерства Дейла Карнеги. Александр тогда очень хотел преуспеть в своей начинающейся карьере молодого главного конструктора самолётов и умение вдохновить и убедить было для него очень важно. Он тогда зачитывался книгой Карнеги «Выразительный и влиятельный человек в бизнесе». В ней давались практические рекомендации, как завоевать доверие и внимание слушателей и читателей, как поверить в свои силы и своё умение. Хотя Александр так и не избавился от своего русского акцента, он научился чётко формулировать вопросы и давать на них содержательные и остроумные ответы. Его выступления и публикации задевали за живое, были всегда очень интересны и вызывали огромное число откликов. Северский стал известен среди американцев. В своём ораторском мастерстве не отставала от мужа и Эвелин.

И вот теперь всё это очень пригодилось. Он напишет книгу, в которой изложит свою, новую доктрину Дуэ. Перед его глазами облик покойного друга Билла Митчелла, яростного борца за эффективную боевую авиацию. Сколько они переговаривали, сколько спорили? Но приходили всегда к одному. Конечно, Билл был бы рад, узнав, что он взялся за книгу об авиационной мощи.

Сейчас в мире на карту поставлено слишком многое. Уже льётся кровь, и в развалинах города. Александру это всё слишком знакомо по его тяжёлому опыту Первой мировой. Теперь началась Вторая. И цена неверного решения тех, кто его принимает, будет на порядок дороже.

Он ещё раз перечитывает книгу генерала Дуэ, пытается найти рациональные идеи, соответствующие сегодняшним реалиям. Пришла ещё книга 1925 года издания английского историка Базиля Харта «Париж: Будущее войны». В ней он так же, как и Дуэ, анализирует уроки прошедшей войны и моделирует будущую. Да, сейчас очень нужна новая современная доктрина воздушной войны, основанная на имеющихся и разрабатываемых конструкциях боевых самолётов.

Работа над книгой шла полным ходом, когда на Филиппинах случился новый маленький Пёрл-Харбор. Японские самолёты атаковали аэродром Кларк Филд и вывели из строя на земле 16 «Летающих крепостей» В-17, 25 истребителей Р-40 и 30 машин других типов. Малочисленные устаревшие американские самолёты с других аэродромов не могли дать японским лётчикам серьёзный отпор и отвоевать господство в воздухе. Филиппины пришлось оставить.

Теперь Александр опять корректирует некоторые абзацы текста рукописи. Он уже не упоминает о возможных налётах вражеских самолётов с наземных баз за океаном, но с большой надеждой уповает на авианесущие корабли флота.

В то время как Александр Картвели мучительно искал технические решения увеличения дальности полёта его истребителя «Тандерболт», Александр Северский готовит почву для официальных требований большой дальности сухопутных истребителей. Он ссылается на неудачный дебют двухмоторного истребителя Локхид Р-38 в тихоокеанском регионе. Его дальность полёта – 680 км – оказалась здесь явно неприемлемой. Дальность полёта очень

важна и для истребителей сопровождения. Из-за их отсутствия англичане уже потеряли над Германией очень много своих бомбардировщиков.

В интервью на страницах «Журнала о народе» Северский опять требует и обосновывает насущную необходимость объединённого командования авиационными частями армии, флота и корпуса морской пехоты. Например, на Гаваях самолёты армии размещались на трёх своих аэродромах, самолёты флота – на двух своих, у морской пехоты был свой аэродром. При этом не было эффективной координации между ведомствами, что и способствовало катастрофе Пёрл-Харбора.

Перед самым выходом в свет книги Александра Северского с его доктриной воздушной войны события войны ещё более увеличили интерес к этой работе. Все газеты напечатали подробные отчёты о дерзком налёте на Токио двухмоторных бомбардировщиков В-25 под командованием полковника Дулиттла, взлетевших с авианосца. Того самого лётчика Дулиттла, для которого Северский пять лет тому назад построил спортивный самолёт.

Первая книга с доктриной Северского уже имела своих читателей, подготовленных его статьями и выступлениями.

Книга

Она вышла в свет через пять месяцев после Пёрл-Харбора, в апреле 1942 года, и сразу стала бестселлером. Она вышла в твёрдом переплёте на 354 страницах, содержала много фотографий и диаграмм. Её продавали по два с половиной доллара, и к осени разошлось четыреста тысяч экземпляров. Авторский гонорар составил почти сто тысяч долларов. Журнал «Тайм» озаглавил свою рецензию на книгу Александра Северского так: «Разгневанный Саша». Ведущие обозреватели газет и журналов не оставили выход книги без внимания.

VICTORY THROUGH AIR POWER

BY
MAJOR ALEXANDER P. DE SEVERSKY



SIMON AND SCHUSTER • NEW YORK • 1942

Титульный лист книги Северского

Но самой важной для автора и его многочисленных сторонников была реакция на книгу командующего авиацией армии генерала Арнольда. От его приоритетов зависела авиационная промышленность и стратегия боевого применения сформированных им авиационных соединений. Он был достаточно уязвим для критики, поскольку принятые им на вооружение американские истребители P-38, P-39 и P-40 поначалу имели множество недостатков и уступали по своим лётно-техническим характеристикам истребителям Англии и Германии.

Арнольд приглашает Северского к себе для «разговора» при посредничестве своего подчинённого генерала Гарольда Джорджа, давнишнего друга Александра.

В это время супруги Северские жили в Вашингтоне. Александру надо было встречаться с друзьями и сторонниками его доктрины, высшими офицерами и политиками, чтобы держать руку на пульсе. Новостей было много.

Газеты буквально взорвались, сообщая, что 4 июня 1942 года в морском сражении с японским флотом в окрестности атолла Мидуэй в Тихом океане отличились одномоторные двухместные пикирующие бомбардировщики флота «Дуглас» SBD с трёх американских авианосцев. В течение дня 46 этих машин атаковали четыре японских авианосца из тех, что принимали участие в нападении на Пёрл-Харбор. Они так сильно их повредили, что к вечеру два из них затонули, а два других были затоплены самими японцами утром следующего дня. Через день ударом с воздуха был потоплен тяжёлый японский крейсер.

От своих друзей Александр узнаёт, что самолёты армии с аэродрома Мидуэя, в том числе и «Летающие крепости», тоже несколько раз бомбили японские авианосцы, но попасть не смогли. Командующий авиацией флота ходил в героях, а командующий авиацией армии генерал Арнольд скрипел зубами. Для автора книги это историческое морское сражение ещё раз подтвердило его тезис: самолёты побеждают корабли.

После всех этих новостей в шикарную съёмную квартиру Северских в Вашингтоне и пожаловал генерал Гарольд Джордж с приглашением от Арнольда. Он заверил друга, что Арнольд, как и Северский, хочет автономности Военно-воздушных сил.

По пути в главный кабинет они прихватили с собой ещё одного друга Александра – генерала Кутера. Так втроём и вошли к командующему.

Генерал-лейтенант Арнольд тепло приветствует майора Северского. С отработанной улыбкой дипломата он заверяет майора:

– Мы обязательно наладим взаимодействие с Флотом.

– Я этого и добиваюсь, – спокойно подтверждает Александр.

– А дискуссию о независимости Военно-Воздушных Сил, думаю, мы начнём после войны, – невозмутимо продолжает Арнольд.

– Мне представляется, что организационная перестройка командования уже давно назрела, и её осуществление только повысит эффективность наших военных усилий, – чувствуя возврат к старой песне, отвечает автор книги.

– Предлагаю вам, майор, на время войны быть моим источником информации, – как будто не слыша Северского, говорит хозяин кабинета.

– По словам Гарольда Джорджа, вы пригласили меня сюда, потому что были разгневаны результатами битвы за Мидуэй и намерены бороться за независимость ВВС. В этом я ваш помощник, и только.

– Хорошо, тогда подготовьте мне перечень ошибок военной авиации.

– Я не стану писать для вас о том, что сделано, а что нет. Это не моя работа, – выпалил Александр, поняв, что разговор не получился. – Если что-то будет, я расскажу об этом американскому народу.

– Я хочу этот перечень, – уже кричал генерал. – Когда он у вас будет, встретимся снова.

Северский встаёт и, хромая, выходит из кабинета. Так ничем и закончился их «разговор». Следующий будет только через три года.

А книга «Победа авиационной мощью» продолжала сама распространяться по стране. В 1942 году она вселяла уверенность в победу. Но до победы в войне было ещё очень далеко, и нужно было заплатить за неё огромным количеством погибшей самой совершенной военной техники и жизнями лучших парней страны. Написав эту книгу, Северский сделал очень много, чтобы эта плата была как можно меньшей.

Автору 48 лет, он полон сил и энергии, и за плечами огромный опыт авиатора. Он побеждал в воздушных схватках, летая на самых несовершенных самолётах начала века. Он изобретал и строил самые совершенные авиационные прицелы и самые совершенные самолёты. Все авиационные проблемы в своей стране он знал как никто. Главное, он знал, как их решить в военное время.

Первую главу своей книги Александр озаглавил «Вызов Америке». На плачевном примере Франции он страстно и ясно показывает, откуда грозит опасность, и «бьёт в колокола». «Мы вступили в войну с устаревшими стратегическими концепциями, и чем быстрее мы откажемся от них, тем лучше».

Во второй главе под названием «Скагеррак и Дюнкерк» автор доходчиво анализирует прямую зависимость военных успехов морских, десантных и механизированных частей нацистов от их взаимодействия с Люфтваффе, и эффективные действия английской авиации в обеспечении наземной операции. На примере двух эпизодов первого года войны показано новое, решающее значение воздушной мощи.

После захвата нацистами Дании мощный английский флот вошёл в пролив Скагеррак и, казалось, надёжно перекрыл немцам путь в Норвегию. Но создав абсолютное господство в воздухе над Скагерраком, немцы вынудили английские корабли отступить. Английские истребители не могли прикрыть свой флот – до Англии, где они базировались, было далеко. Поэтому немцы, практически беспрепятственно, по воздуху и воде устремились в Норвегию. Карта района пролива Скагеррак наглядно иллюстрирует обстановку. На помещённой фотографии показана встреча на норвежском снегу очередного транспортного «Юнкерса» с немецкими солдатами.

Совсем другого результата добились англичане в районе Ла-Манша, где их истребители сумели обеспечить надёжное прикрытие с воздуха эвакуации на кораблях огромного количества солдат из района порта Дюнкерк. На карте-схеме автор убедительно показал зоны, покрываемые радиусом боевого действия английских истребителей. Эта уникальная военная операция по спасению отступающих под натиском немцев 335 тысяч солдат союзников продолжалась четыре дня, и в ней было задействовано 887 морских судов. На фотографии показаны многокилометровые колонны беззащитных солдат, терпеливо ожидающие своей очереди на посадку. Только надёжный «зонтик» английских истребителей помешал превратить всё это в кровавое месиво.

Следующую главу книги автор посвятил подробному и объективному анализу воздушной битвы за Британию. Здесь огромное количество фактического материала, чёткая хронология событий, схема и фотографии. Немцы надеялись только бомбардировками ослабить сопротивление английской авиации. Тактика бомбёжки жилых массивов крупных городов также себя не оправдала. Небольшая бомбовая нагрузка немецких самолётов и вынужденные большие перерывы в налётах позволяли англичанам восстановить жизненно важные объекты. Уроки самоотверженной битвы Королевских ВВС за свою страну, по мнению автора, должны учесть американцы.

«Средиземноморье и Бисмарк» – название четвёртой главы. В ней Северский анализирует воздушные операции воюющих сторон, поскольку после «Битвы за Англию» именно здесь происходят главные сражения. Автор проявляет не только талант остроумного писателя, но и пунктуального военного летописца. Подробный разбор захвата немцами Крита в июне 1941 года доказывает возросшую роль авиации в современной войне и её преимущество над флотом. Беспомощность самого новейшего линкора германского флота «Бисмарк» перед ударом с воздуха показана автором в анализе его короткой боевой жизни. Он был лишён хода атакой 15 палубных самолётов-торпедоносцев. Эти одномоторные бипланы несли по одной торпедой и вечером 26 мая 1941 года повредили рулевое управление линкора. А на следующее утро он был потоплен торпедами английского крейсера.

Стратегия войны. Какой она должна быть для США? Это тема следующей главы книги. Автор отвечает: США ведут войну только с одной целью – устранить угрозу нормальной жизни в мире.

В шестой главе автор формулирует одиннадцать уроков для Америки, которые надо усвоить, чтобы создать эффективные Военно-воздушные силы.

Следующая глава посвящена анализу существенного снижения эффективности флота при противодействии ему мощной авиации.

Ошибки европейских ВВС – содержание следующей главы книги. В ней автор подытоживает накопленный в мире опыт создания и боевого применения военной авиации.

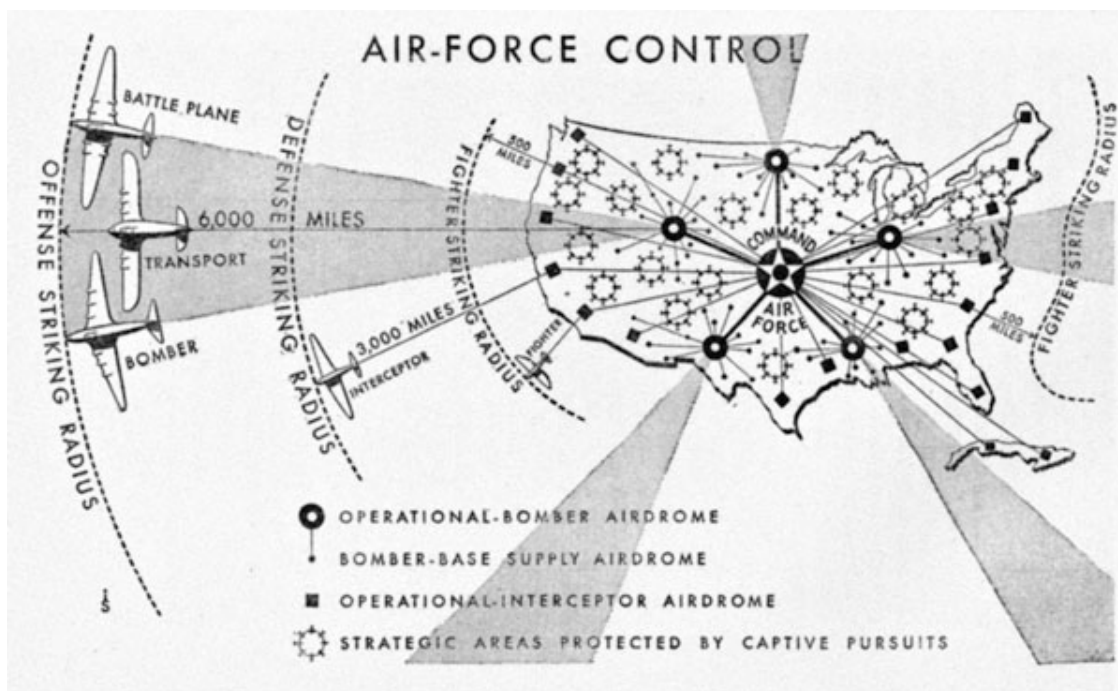


Схема функционирования ВВС США по Северскому

Тяжёлый путь становления новых и высокоэффективных ВВС США описан в большой девятой главе. Главный конструктор американских истребителей очень хорошо знает, о чём он пишет. На фотографиях его модифицированный для экспорта Р-35 с подвесками бомб на нижней поверхности крыла и серийный истребитель Картвели Р-47В, идея которого была им реализована на опытном АР-4. Больше всех от автора достанется заказчикам авиационной техники США, которые преследовали настоящих патриотов, таких как генерал Митчелл. Военная авиация США много потеряла, потому что ею заправляют люди армии и флота. Северский даже пишет о возможности умышленной организации отставания американской боевой авиации. Главный конструктор делится собственным опытом «боёв» с заказчиками за качество проектируемых им истребителей на примерах установки дополнительных пулемётов, увеличения запаса топлива и установки турбокомпрессора на мощный двигатель воздушного охлаждения. Опираясь новейшими фактами вплоть до апреля 1942 года и указывая на кризис в американском руководстве, автор выражает уверенность, что американские традиции не позволят оплакивать этих лидеров или искать козлов отпущения, как это случилось во Франции.

В главах 10 и 11 автор обсуждает организацию американской военной авиации и доказывает необходимость объединённого и независимого командования самолётами всей страны, включая авиационные части армии, флота и морской пехоты. Президент Рузвельт

в своём послании 6 января объявляет о плане постройки 185 тысяч самолётов. Строится много новых авиационных заводов. Девушки и женщины становятся к станкам и создают авиационную мощь страны. Но эта мощь должна быть в руках нового авиационного командования. Нужно министерство авиации с госсекретарём во главе. Исследовательский центр министерства авиации должен методически руководить работой опытных заводов самолётостроительных компаний.

В этих главах книги Северский формулирует свою авиационную доктрину, которая направлена в будущее. Задача военной авиации – защитить страну от воздушного нападения с любого направления и поразить воздушную мощь противника с территории США. Как и итальянский генерал Дуэ, автор в 1942 году, во время войны, создаёт немного гипотетическую модель будущей организации ВВС США.

На схеме в центре территории США в подземелье располагается Командный пункт ВВС на манер английского. Жирными кружками обозначены пять основных аэродромов дальних стратегических бомбардировщиков, истребителей сопровождения и самолётов-заправщиков. Они обеспечивают нанесение ударов по целям в радиусе 6 тысяч миль (9600 км). В зоне боевого воздействия этой наступательной мощи ВВС находятся Южная Америка, Новая Зеландия, Индонезия, Малайзия, Филиппины, Япония, Китай, СССР и вся Европа. Каждый аэродром стратегической авиации обеспечивается несколькими вспомогательными аэродромами.



Проект дальнего перехватчика конструкции Северского, 1942 год

Черными квадратами на схеме по периферии территории США и на Кубе отмечены аэродромы дальних перехватчиков с радиусом 3 тысячи миль (4800 км) и истребителей с радиусом боевого действия в 500 миль (800 км). Бывший авиаконструктор Северский разработал и предлагает свою концепцию дальнего перехватчика ближайшего будущего.

В этом проекте самые новейшие достижения конструкторской мысли. Тянущие и толкающие воздушные винты на крыльях с гидравлическим или механическим приводом от двигателей в фюзеляже, хотя автор уже замечает, что воздушные винты могут быть заменены «новыми многообещающими устройствами», имея в виду реактивные двигатели. Убираемые пушечные турели сверху и снизу хвостовой части фюзеляжа, управляемые воздушными стрелками. Множество стволов пушечного вооружения в крыльях и в носу фюзеляжа. В последнем также предусмотрены пусковые установки ракет типа «воздух – воздух».

Эти два вида защитной мощи ВВС дополняются собственными истребителями каждой стратегической зоны страны. Эти зоны на схеме изображены кружками с зубчиками.

А как же с авиацией флота, армии и морской пехоты? Северский объединяет эти специальные авиационные части под общим «Командованием взаимодействия» и допускает их оперативное подчинение соответствующим командирам на время операций. Эти части армии будут вооружены фронтовыми истребителями и пикирующими бомбардировщиками. С флотом будут взаимодействовать дальние торпедоносцы и палубные самолёты различного назначения. Безусловно, офицеры авиации должны быть в штабах армии и флота.

Заключительная глава имеет такое же название, как и книга. В ней автор рассказывает о победе, которую ещё надо завоевать. Начало на Тихом океане для американцев было разочаровывающим. Пёрл-Харбор, Манила, Гонконг. Даже такая морская крепость, как Сингапур, на укрепление которой было истрачено 400 миллионов долларов, стала второй Линией Мажино. Американцы увидели банкротство своей военной доктрины. Из каждой горячей точки Тихоокеанского фронта воюющие с японцами командиры просят только одно: «Дайте самолёты!»

Но через месяц после Пёрл-Харбора Конгресс опять голосовал за ассигнования не авиации, а флоту. Новая авиационная доктрина никогда не может быть детально разработана и претворена в жизнь людьми, цепляющимися за старую стратегию. Здесь автор опять же имеет в виду командующего ВВС армии генерала Арнольда. В остром полемическом ключе автор показывает реальность его доктрины в той войне, которую ведут США. Надо создавать воздушный флот дальних бомбардировщиков типа «Дуглас» В-19. Они уже имеют дальность почти пять тысяч миль, а от Аляски до Японии три тысячи миль. Но если сейчас развернуть производство таких самолётов, то их эксплуатацию можно будет начать в 1945 году. А такие же вложения в корабли флота позволят ввести их в строй на три года позже.

Северского послушают, и в конце войны появятся летающие «Суперкрепости» В-29. В 1942 году Северский призывает немедленно начать подготовку воздушных атак Японии и Германии. Необходимо модифицировать истребители с целью увеличения их дальности полёта. Любой план победы должен опираться на воздушную мощь. Если нам известно, что линкоры потеряли свою эффективность, то мы получим менее чем ничего, упорно продолжая их строить. Современная война – это, прежде всего, борьба за господство в воздухе. Американцы должны быть глубоко уверены, что с авиационной мощью у них всё в порядке, а значит, им гарантирована победа.

Документальный мультфильм

Известный автор мультфильмов Уолт Дисней в последнее время много летал на самолётах. Он совершил путешествие в Бразилию, Аргентину и Чили. В самолёте он беседовал с лётчиками и стюардессами. Во время остановок посещал ангары самолётов и разговаривал с механиками, поднимался на башни руководства полётами и расспрашивал диспетчеров. Он налетал более тридцати тысяч километров и вернулся в Лос-Анджелес убеждённым сторонником авиации.

Уже через месяц после выхода в свет книги Северского ему позвонил Уолт Дисней, сказал, что хочет на свои деньги снимать документальный мультипликационный фильм по его книге с таким же названием и приглашает Александра на студию в Голливуд в качестве консультанта. Он добавил, что потрясён логикой книги и надеется на плодотворное сотрудничество. Сотрудничество было оформлено передачей авторских прав Диснею и контрактом Северскому.

Дисней поручает срочную разработку фильма «Победа авиационной мощью» освободившейся команде художников-мультипликаторов, которые пять лет работали над фильмом

«Бэмби». В июле 1942 года предварительные сцены авиационного фильма были готовы, и на студии недалеко от аэропорта Бурбанк появляется Александр Северский. Он прибыл в Лос-Анджелес вместе с Эвелин. Они не могли расстаться и с любимой собакой Водкой. С ними также приехал Александр Пишванов, который стал мастером деревянных изделий. Теперь он будет делать модели для съёмок сцен фильма. Они остановились в гостинице Беверли-Хиллз. До Бурбанка и обратно Северский и Пишванов добирались на автомобиле Диснея.

Их плодотворная совместная работа сопровождалась бурным обменом идеями.

— Я хочу показать исторический прогресс авиации за прошедшие сорок лет со дня первого полёта самолёта. Потом Первая мировая война, замедление в мирное время и опять рост характеристик с началом этой войны.



Северский и Дисней – обсуждение сцен мультфильма

— Хорошая идея, — соглашается Александр. — Но в этой войне прогресс значительно больший. Можно показать, что когда немцы бомбили Ковентри, их пятьсот самолётов сбросили по 500 кг. Через два года английские бомбардировщики сбрасывают по пять тонн. Бомбовая нагрузка возросла в десять раз.

— И дальность самолётов после Первой мировой войны резко увеличилась. — Уолт уже обдумывает, как это показать в кадре.

— Здесь надо показать особую роль дальних пассажирских самолётов, которые строились в разных странах, большей частью это были летающие лодки.

— А какое оружие у вас было в той войне?

— В 1915 году у меня был только наган. Позже мы получили автоматические винтовки, а затем пулемёты.

Так они обменивались информацией, но Северский был не только технический консультант, а фактический соавтор. Свои идеи он представлял в форме эскизов кадров, кото-

рые служили исходным материалом для художников Диснея. Созданный по его рекомендации гипотетический эпизод разрушения авиацией плотины вражеской гидроэлектростанции неожиданно подтвердился незадолго до окончания работ над фильмом. Королевские ВВС разбомбили плотины Рейна.

Александр окончательно возвращается в Нью-Йорк только в июне 1943 года, когда работа над фильмом была практически завершена. Перед его отъездом Дисней организует большую вечеринку и на ней награждает Северского за участие в фильме сделанным на студии «Оскар». Спустя месяц фильм вышел на экраны кинотеатров. Премьера состоялась в Нью-Йорке 17 июля 1943 года в кинотеатре «Глоб». Компания «United Artists», проводившая прокат фильмов Диснея, категорически отказывалась позиционировать его как пропагандистский, хотя фактически он таковым и был. Диснею удалось подчеркнуть важность для США мощных ВВС. Но критику военного руководства страны, содержащуюся в книге, он исключил.

Этот мастерски сделанный мультфильм о военной авиации шёл час пять минут и оказал огромное влияние на устроения как простых граждан, так и политиков. Знаменитый рекламный бизнесмен Альберт Ласкер добивается встречи Северского с Президентом Рузвельтом и показа фильма в Белом доме. Но на его пути встал бдительный глава администрации президента адмирал флота Уильям Леги. Рьяно защищая мундир своего ведомства, он заявил: «Кто бы мог подумать, что Северский оказался чокнутым».

В это время мультфильм Диснея с огромным успехом демонстрируется в Англии. Его смотрит Уинстон Черчилль и даёт ему очень высокую оценку.

В «Цитадели» Квебека 17 августа 1943 года начала работать конференция лидеров США и Англии об открытии Второго фронта в Европе в следующем году. Рузвельта и Черчилля сопровождают четыре самых высокопоставленных военных с каждой стороны. Военную делегацию США представляют два адмирала, армейский и авиационный генералы. От Англии – главный маршал авиации, фельдмаршал, адмирал и генерал. В вопросе даты начала операции переговоры зашли в тупик. Тогда Черчилль спрашивает Рузвельта, смотрел ли он мультфильм «Победа авиационной мощью». Если нет, то он настоятельно рекомендует посмотреть. На следующий день копия фильма была доставлена в Квебек из Нью-Йорка на истребителе. Смотрели фильм вдвоём, и Рузвельт был потрясён. Особенно его впечатлила сцена потопления самолётом боевого корабля. Смотрели ещё раз, пригласив своих высших военных советников. Этот просмотр и последующее обсуждение сыграли решающую роль в принятии согласованного решения конференции.



Выступление Александра Северского перед командой Уолта Диснея

В следующем году, 6 июня, при вторжении во Францию в распоряжении командующего генерала Эйзенхауэра будет более 13 тысяч самолётов. Большая часть этой воздушной мощи создаст над Нормандией непроницаемый для немецких самолётов «зонтик» и обеспечит безопасность десантных кораблей.

На всей территории США фильм смотрели миллионы граждан, которых он вовлёк в дискуссию о роли военной авиации. Газета «Вашингтон пост» на первой полосе публикует редакционную статью, адресованную Президенту Рузвельту под заголовком «Дайте авиационной мощи её крылья!» Военное министерство поспешило объявить о новых огромных бомбардировщиках, которые поставляются ВВС армии.

Появление в небе над страной этих бомбардировщиков В-29 «Суперфортресс» ещё больше подняло авторитет майора Северского. Точно по его авиационной доктрине начиная с марта 1945 года соединения этих летающих четырёхмоторных гигантов с большой высоты начнут сбрасывать тонны зажигательных бомб на деревянные японские города и разрушат 66 из них. Только в одном ночном налёте на Токио они уничтожат 267 тысяч строений, будут убиты и искалечены 125 тысяч японцев, а более миллиона потеряют крышу над головой. Причинённый врагу ущерб окажется большим, чем от взрыва атомной бомбы в Нагасаки.

Производственная мощность промышленности Японии в результате бомбардировок сократится на две трети. Авиационная мощь США, за которую с таким усердием и талантом ратовал неутомимый Северский, принесёт долгожданную победу.

Глава 10. Оружие победы Александра Картвели

Организация производства

Главный конструктор компании «Рипаблик» Александр Картвели разрывался от наплывших проблем. Военные требовали всё больше и больше его истребителей «Тандер-болт». Их производство непрерывно расширяется. Деньги в компанию потекли рекой. Покупается новое станочное оборудование, нанимаются специалисты разных уровней, в том числе конструкторы и технологи. Производственная мощность их завода в Фармингдейле на Лонг-Айленде возросла в четыре раза, и на заводском аэродроме, который теперь называется «Рипаблик», построили три новые взлётно-посадочные полосы с твёрдым покрытием. И это уже был предел. Дальше тут расширяться уже было некуда.



Реконструированный авиазавод в Фармингдейле

И всё же главной заботой Картвели оставалась конструкция его Р-47. Производство и эксплуатация вскрывали недостатки машины. Их перечни каждую неделю ложились ему на стол. Он поручал своим начальникам бригад разобраться и подготовить мероприятия. Вся эта огромная работа выливалась в изменения чертежей истребителя. Но эффективность этих изменений надо было ещё проверить здесь, на заводе в Фармингдейле. Здесь была альма-матер этого уникального истребителя. Испытательные стенды, лаборатории, опытные конструкторы и технологи, прекрасный аэродром и вдумчивые лётчики-испытатели – весь этот отлаженный механизм был здесь.

Вечером в своём кабинете, когда выдавались свободные минуты, Александр Картвели мог спокойно обдумать калейдоскоп происходящих событий. Война всё переменила. Он создаёт самое совершенное её оружие. Его истребитель один из лучших и требуется в тысячах экземплярах. В таких же больших количествах заказываются истребители и бомбардировщики других самолётостроительных компаний. Такого Америка ещё не видела. После

экономической депрессии и массовой безработицы теперь всеобщая нехватка рабочих рук. Новые авиационные заводы растут как грибы. Для работы на них съезжаются семьи со всей округи. Рядом с заводами строятся посёлки маленьких одноэтажных домиков, где с минимальным комфортом живут новые работники. На работу принимают много женщин и даже инвалидов. Похоже, вся Америка принялась строить свою воздушную мощь.

Он, Картвели, и его сотрудники тоже создают воздушную мощь своей страны, а вот его бывший босс Александр Северский, разработавший прототип «Тандерболта», теперь вдохновляет американцев на это очень важное для победы дело. Они оба работают для победы.

Компания «Рипаблик» выпускает только одно изделие – истребитель Р-47. Но оно уже запущено на трёх авиационных заводах.

Площадка для нового завода нашлась в тысяча трёхстах километрах юго-западнее от Фармингдейла в маленьком городке Эвансвилле, на самом юге штата Индиана. Там местный аэродром эксплуатировали авиаторы армии. Их начальник, генерал Арнольд, согласился передать его компании «Рипаблик» под заводской аэродром, а сам завод можно было построить на свободном участке южнее лётного поля.

Тогда, в декабре 1941 года, Эвансвилль переживал нелучшие времена, безработных было ещё очень много. Новость о том, что компания «Рипаблик» строит большой авиационный завод, всколыхнула город и вселила надежду на лучшую жизнь.

Согласование и утверждение проекта нового завода заставило технического руководителя компании «Рипаблик» Александра Картвели немало поволноваться. Но зато он получил то, что хотел. Весь заводской комплекс располагался компактно. Зубчатые крыши цехов подпирают друг друга. В военное время строители завода работали в три смены, и заводские корпуса быстро обрели осязаемые формы. Схему производственного цикла для нового завода с учётом местных особенностей Эвансвилля разработали технологи Картвели в Фармингдейле. Там нашлись два завода, согласившиеся поставлять стальные детали стاپелей и другой сборочной оснастки. Ещё два завода были загружены производством деталей крыльев и оперения.



Вклад Александра Картвели в воздушную мощь США

Картвели рекомендует самого опытного и инициативного своего конструктора на должность технического директора завода в Эвансвилле и посылает с ним целый десант конструкторов, технологов и производственников. Они сразу начали обучать местные кадры. Многие работники никогда не работали на авиационном заводе, а многие женщины вообще никогда не работали. Приезжие с детьми иногда временно селились в металлических домиках на колёсах. Но все горели желанием создавать оружие для победы в войне. Конечно, для запуска и отладки производственного процесса привезли стапели, готовые детали и агрегаты истребителя с завода в Фармингдейле.

И вот этот счастливый и знаменательный день настал. Ровно через пять месяцев после приёмки готовых и пустых цехов завода, 19 сентября 1942 года, со сборочной линии выкатили первый готовый истребитель. На его киле красовался заводской номер 222250. Первая цифра номера обозначала последнюю цифру 1942 года выпуска.

К этому дню готовились. Событие решили отметить общезаводским митингом. На площади перед сборочным цехом соорудили и украсили высокую большую сцену с перилами, на которой поставили три ряда стульев для начальства, высоких гостей и отличившихся работников завода. Там же установили трибуну с микрофонами для выступающих. Слева от сцены стоял уже покрашенный виновник торжества носом в стену сборочного цеха, на которой висел огромный звёздно-полосатый флаг. Когда площадь заполнилась работниками, многие из которых пришли из цехов в рабочей одежде, а на сцене уселись люди в чёрных костюмах и мундирах, митинг начался в лучших традициях патриотической военной пропаганды. И американцы действительно старались – все, каждый на своём рабочем месте.

На новом заводе уже работало более восьми тысяч работников. На сборочной линии работали в две смены по десять часов с двухчасовым перерывом после каждой смены для пополнения запаса деталей и расходных материалов. Трудоёмкость сборки вначале была большой – 23 000 чел/час, но к концу войны она снизится в три с половиной раза. Каждый

день выпускали десять самолётов. Первая серия истребителей P-47D-1-RA насчитывала 114 машин. Последние буквы – RA обозначали завод в Эвансвилле. Машины, выпущенные в Фармингдейле, обозначались буквами – RE.

Женщины, как и в Советском Союзе в то время, являлись главной рабочей силой. Тяжёлые крупнокалиберные пулемёты весом в 30 кг устанавливали только женские бригады. Их шутливо называли «любовницами пулемётов». Клёпальщиками были в основном тоже женщины.

Когда 27 апреля 1943 года на территории завода в Эвансвилле появился Президент Рузвельт на переднем сиденье открытого лимузина, окружённый многочисленной охраной, его радостно приветствовали рабочие. И именно женщине было поручено преподнести Рузвельту модель истребителя P-47. Он с улыбкой протянул из машины обе руки и, произнося благодарственные слова, с признательностью взял подарок. Президентский поезд стоял на вокзале Эвансвилля, пока он на лимузине разъезжал по цехам завода. Его визит ещё раз напомнил заводчанам о важности их самоотверженного труда для приближения победы.



Символ женского труда в Эвансвилле

Лётчицы из отдельного формирования ВВС США «Women Air Force Service Pilots» перегоняли готовые истребители с аэродрома Эвансвилля в воинские части и пользовались на заводе всеобщим уважением.

Мотор истребителя R-2800-59 мощностью 2100 л. с и весом более тонны поставлялся компанией «Форд мотор». Протектированные топливные баки и авиацины привозили из компании «Firestone Tire & Rubber».



Учебно-боевой «Тандерболт» TP-47G-CU

Программа Рузвельта по выпуску небывалого числа боевых самолётов и создания авиационной мощи США предусматривала ответственность военных за номенклатуру заказываемых машин.

В январе 1942 года военные аннулировали заказ на почти две тысячи истребителей «Кёртисс» P-60A из-за неудовлетворительных лётных характеристик опытных образцов. Компанию заставили выпускать по лицензии истребитель Картвели. Эта новость, конечно, обрадовала создателя «Кувшина» и всех конструкторов «Рипаблик». Ещё бы, их главный конкурент был посрамлён. На протяжении многих лет «Кёртисс» выигрывала гонку за лучшую конструкцию истребителя. И вот теперь она будет выпускать их самолёт, потому что он лучше.

«Curtiss-Wright» была самой большой авиастроительной компанией в стране. Помимо самолётов она выпускала авиадвигатели, воздушные винты и много другого авиационного оборудования. На её нескольких заводах работали 180 тысяч сотрудников. Самолётостроительный завод, который должен был выпускать P-47 «Тандерболт», находился в городе Буффало на западной границе штата Нью-Йорк и заканчивал серийное производство своих истребителей P-40 для армии. Осваивать «чужую» машину с очень сложным турбонаддувом двигателя там никто не горел желанием. Тем не менее благодаря настойчивому контролю военных и энтузиазму посланных Картвели из Фармингдейла специалистов в декабре 1942 года была сдана первая серия из двадцати машин, обозначенных P-47G-CU. Последние две буквы индекса говорили об изготовителе – «Curtiss». Машины первой серии строились по чертежам модификации P-47C. Качество изготовления истребителей было невысоким, и военные предпочитали использовать их в учебных частях внутри страны.

На заводе в Буффало две машины были доработаны в двухместные учебно-боевые истребители TP-47G-CU «спарка» по чертежам Картвели. Вторую кабину под общим фонарём удалось организовать, убрав задний топливный бак. Восемь пулемётов сохранили.

До марта 1944 года в Буффало построят ещё четыре небольшие серии «Тандерболтов» по меняющимся чертежам новых модификаций. Компания «Кёртисс» выпустит всего 354 истребителя Картвели. По сравнению с тысячами самолётов, которые выпускают заводы «Рипаблик» в Фармингдейле и Эвансвилле, это очень мало.



Памятная доска в городе Эвансвилль

В Эвансвилле всю войну будут выпускать модификацию P-47D-RA разных серий. Только с июня 1945 года перед решающим наступлением на Японию начнут выпускать истребитель большой дальности P-47N-RA, но успеют выпустить только 149 этих машин. Вклад авиационного завода на юге штата Индиана в победу будет очень весом – 6200 грозных истребителей.

После официального закрытия завода 4 января 1946 года «Рипаблик» его продаст. Из последних построенных здесь истребителей 14 передадут как наглядное пособие в школы и колледжи, остальные продадут на слом по 125 долларов за каждый. В памяти людей, трудившихся на этом заводе всю войну, эти годы останутся незабываемыми. А для будущих поколений американцев они установили памятную доску у въезда на территорию завода.

Организация производства такого сложного истребителя, каким был «Тандерболт», на трёх авиационных заводах в таких больших количествах и постоянная его модернизация является выдающейся заслугой Александра Картвели. Его истребитель, по числу выпущенных в США самолётов во время Второй мировой войны, окажется чемпионом, будет построено 15 600 машин.

Изменения конструкции истребителя

Для каждого главного конструктора самолёта запуск его детища в серийное производство сродни выпуску его в свободное плавание. Начинается гигантский эксперимент. То, что предполагал конструктор, и то, что он придумал, начинает в большом объёме и более тщательно испытываться Природой. Самолёт начинает жить своей жизнью и диктовать конструктору, что ему делать.

Уже процесс производства первых десятков машин выявляет множество неудобных в изготовлении и слишком трудоёмких в сборке деталей и узлов. Конструкторов вызывают в цех, возникают жаркие дискуссии с мастерами, как улучшить технологичность конструкции.

Самые сложные вопросы, по которым не удаётся договориться, выносятся на самый верх, в кабинет Александра Картвели.

Лётные испытания – самый серьёзный экзамен новому самолёту. Несколько месяцев Картвели не мог решить, как улучшить смазку вала высокооборотного турбокомпрессора на большой высоте. Она там испарялась. Во время длительных и тяжёлых переговоров с конструкторами «Дженерал Электрик» он узнаёт, что у них проходит испытания новый турбокомпрессор с электрическим управлением. Вскоре на серийные истребители устанавливали новые турбокомпрессоры с изменённой конструкцией узлов смазки, и проблема была решена.



Обсуждение технической проблемы

Некоторые характеристики «Тандерболта», выявленные в лётных испытаниях, главному конструктору очень хотелось бы изменить в лучшую сторону. Его тяжёлый истребитель мог сделать полный вираж только за 30 секунд, в то время как «Густав» Мессерсшмитта делал его за 20 и, естественно, с меньшим радиусом. То же касалось и скороподъёмности у земли. У Р-47В она была 10,7 м/с, а у Вf-109G – 17 м/с. Но Картвели понимал, что обойти лёгкий истребитель по этим характеристикам невозможно. Он работал над тем, как их улучшить.

Военные жаловались на плохой обзор вперёд, и Картвели решает поднять кабину пилота на 100 мм, хотя такое решение неминуемо увеличивает вредное сопротивление.

Весной 1942 года по заданию Картвели разрабатываются два серьёзных изменения конструкции истребителя – гермокабина и ламинарное крыло. Они реализуются путём доработки двух серийных машин в опытные. Турбонаддув давал «Тандерболту» уникальную возможность поражать цели на большой высоте, но там для комфорта лётчика кабину надо было герметизировать, наддувать и обогревать. Чертежи разработали и по ним доработали одну машину последней серии. Внешне XP-47E отличалась только формой фонаря кабины, герметизируемая откидная часть которого двигалась вверх на петле. Она успешно завершила всю программу лётных испытаний, но военные гермокабиной не заинтересовались и заказа не сделали.



Тандерболт» с пилонами под крыльями

С ламинарным профилем крыла было всё сложнее. НАКА рекомендовало и рекламировало его как многообещающую новинку для истребителей. Они разработали профиль, у которого теоретически переход с ламинарного обтекания на турбулентное происходит дальше от носка и сопротивление на малых углах атаки существенно меньше. Конструкторы из конкурирующей компании поверили и создали истребитель P-51 «Мустанг» с ламинарным крылом.

Александр Картвели решил тоже попробовать. Спроектировали и построили новые крылья немного увеличенного размаха с ламинарным профилем и пристыковали их к фюзеляжу серийной машины. С ними опытный XP-47F начал лётные испытания 17 сентября 1942 года. Наряду с некоторыми преимуществами на одних режимах полёта были выявлены существенные недостатки на других. Картвели взвесил все за и против, решил на своих истребителях во время войны крыло не менять.

Картвели очень внимательно отслеживает отчёты военных о боевом использовании и испытаниях его истребителей. Накопившиеся пожелания находят решение в изменениях чертежей для новой модификации P-47D. Появились сообщения о частых случаях перегрева нижних цилиндров мотора – в нижней части юбки капота мотора появились две дополнительные створки. Военные рекомендовали усилить броневую защиту пилота – это было сделано.



Совещание Картвели с заказчиками у него на заводе

Кратковременное увеличение мощности двигателя за счёт впрыска водно-метаноловой смеси выглядело очень привлекательно. Картвели запускает отработку такой системы с лета 1942 года и держит её на контроле. Она внедрена в начале следующего года в серийное производство с машин пятой серии P-47D-5-RE. Поставлялся специальный двигатель для впрыска R-2800-21W. Сразу за ним, подвинув маслбак, установили бак на 57 литров водно-метаноловой смеси. Впрыск поднимал мощность двигателя до 2300 л.с. С этой же пятой серии под фюзеляжем впервые начали монтировать универсальный бомбодержатель для сбрасываемого бака или бомбы 250 кг.

Для штурмовых операций нужна мощь удара. Какую бомбовую нагрузку может нести «Тандерболт»? Оказалось 1250 кг. Тогда Картвели даёт задание разработать конструкцию подкрыльевых пилонов для подвески бомб по 500 кг или подвесных баков. Пилоны установили с внешней стороны отсеков вооружения, усилив в этом месте крыло. Это изменение конструкции было внедрено с пятнадцатой серии P-47D.



Изменённая конструкция истребителя «Тандерболт»

Наиболее заметное изменение конструкции истребителя связано с новой каплевидной формой фонаря кабины. Инициативу проявили военные. Лётчики жаловались, что в обзоре назад существующий фонарь создаёт «мёртвую зону». Американские военные механики на технической базе в Англии заменили фонарь кабины «Тандерболта» на каплевидный фонарь английского истребителя «Тайфун» Mk1. Отчёт о полётах истребителя с новым фонарём и хвалебные отзывы боевых лётчиков прислали Картвели.

Александр Михайловичу очень не хотелось расставаться с фонарём, переходящим в гаргрот. Такую форму они нашли ещё вместе с Северским. Она обеспечивала минимальное сопротивление. Но сейчас, когда на его истребителях пилоты вступают в смертельные схватки, их безопасность важнее небольшого снижения скорости истребителя из-за увеличенного сопротивления каплевидного фонаря. Он распорядился выпустить чертежи нового фонаря и фюзеляжа, доработать одну серийную машину и испытать её. На эту работу военные выдали соответствующий контракт и одобрили конструкторское решение.

Гаргрот хвостовой части фюзеляжа убирался. Остекление сдвижной части фонаря штамповалось из целого листа плексигласа, и лётчик получил отличный обзор назад. Козырёк фонаря теперь имел наклонное лобовое бронестекло.

В июле 1943 года опытный истребитель XP-47K с каплевидным фонарём кабины начал программу лётных испытаний. Как и предполагал Картвели, максимальная скорость истребителя снизилась почти на 30 км/ч, но зато лётчику было удобнее воевать. Начиная с 25-й серии все последующие «Тандерболты» будут иметь каплевидные фонари кабины.

Теперь производственная модель истребителя Картвели окончательно определилась.

Семья Картвели

Завод, конструкторское бюро, заказчики, смежники – этот калейдоскоп каждодневной работы Александра Михайловича был главной составляющей его жизни. Но была и тихая

гавань его загородного дома с двумя прекрасными и дорогими женщинами. Здесь он жил с мамой и женой.

Этот одноэтажный дом с участком в тридцать соток на тихой и пустынной улочке Ричард Лайн, скорее похожей на асфальтированную дорогу, Картвели купил ещё перед войной. В этом районе городка Хантингтон на севере Лонг-Айленда у всех жителей были большие участки земли, и их дома, даже среди редких деревьев, с улицы были почти не видны. Александр Михайлович выбрал это тихое место на побережье залива, потому что сюда от его завода можно было доехать за двадцать минут. Этот район был популярным у работников завода. Здесь, на побережье, был также дом его бывшего шефа Северского. Приезжая вечером с завода в свой дом, Картвели сразу оказывался в другом мире. Звнящая тишина почти нетронутого старого леса погружалась в темноту их неосвещённой улицы. Редкие тусклые огоньки обозначали удалённые дома соседей. Здесь всё находилось в неспешной дрёме, а чистейший прохладный морской воздух переполнял лёгкие и давал новые силы.

Мама уже давно жила с ним. Она родила Александра, когда ей было двадцать лет. Здесь в Америке эту грузинскую женщину звали Хелен Картвели, ей шёл шестьдесят девятый год, и она, по традиции и по старой привычке, тащила на себе все обязанности по дому: заботилась об уюте, руководила прислугой, закупала продукты, составляла меню ужинов и давала указание приходящему садовнику. К приезду сына с работы у неё в столовой всегда был накрыт стол обязательно с каким-то его любимым блюдом. С невесткой она жила в мире и любви, и та во всём старалась помогать своей второй маме.

Женился Александр поздно, когда ему было сорок три. Да и невеста уже засиделась, кончала университет в Нью-Йорке, потом всё искала интеллектуала. Она была моложе Александра почти на шесть лет, очень хороша собой, весёлая хохотунья и очень интересный собеседник. Русский язык был для неё родным – родители были детьми эмигрантов из России. Но на английском она говорила без русского акцента. Друзьям Александра она очень понравилась, а он влюбился, как мальчишка. Его ухаживание было долгим, но встречались они редко. Авиаконструктор не мог выкроить время для свиданий. Она тоже долго присматривалась к нему. Его профессия создателя новых самолётов завораживала, но о своей работе он ничего не рассказывал – секретность. Но эта таинственность ещё выше поднимала его в её глазах. Он ей очень нравился своим метким юмором и французскими анекдотами. Казалось, он знал всё и обо всём. Это был настоящий мужчина, благородный, эрудированный, богатый и абсолютно не жадный. Он ухаживал очень красиво, всегда приходил с шикарным букетом цветов.

Её звали Джейн, и в неё нельзя было не влюбиться. Они с Александром были почти одного роста. Прекрасная точёная фигура, красивые и стройные ноги заставляли оборачиваться мужчин. Её лицо с классически правильными чертами запоминалось надолго. Оно излучало задор и какую-то большую тайну. Открытый лоб с копной упрямых коротко стриженных светлых волос, красивый овал лица, большой упрямый подбородок, небольшой рот с полными губами и большие глубокие глаза, которые всегда чуть улыбались. Такой прекрасной женщины Картвели ещё не встречал.



Александр и Джейн – воскресный отдых у друзей

А ведь это был просто случай. Он ждал у театра на Бродвее свою знакомую, которая не пришла. К нему подошли две девушки и спросили, нет ли лишнего билетика. Лишний был только один, и с ним смотреть мюзикл пошла одна из них. Это была Джейн.

Свадьба была весёлой и почти грузинской. Его маме, дальним родственникам и друзьям было приятно, что она взяла его фамилию Картвели. Было свадебное путешествие и много радости и счастья.

Джейн, по профессии филолог, работала преподавателем литературы сначала в старших классах частной школы в Нью-Йорке, а потом в университете, давала частные уроки английского и русского языка. У неё было много университетских и русскоязычных друзей. Их с Александром часто приглашали в гости и на званые мероприятия, такие как свадьбы, юбилеи, встречи Нового года и другие. Её день рождения 25 мая всегда отмечали в их доме в большой и весёлой компании. Джейн и Хелен заготавливали много деликатесов. Стол всегда был очень красиво сервирован и заставлен разнообразными закусками и дорогими, в том числе и грузинскими, винами. Разгорячённая именинница сама обслуживала гостей и принимала тосты за своё здоровье. На горячее и десерт подавались очень вкусные блюда, приготовленные по грузинским и русским рецептам. Быть приглашённым в дом Картвели считалось большой честью и удачей.

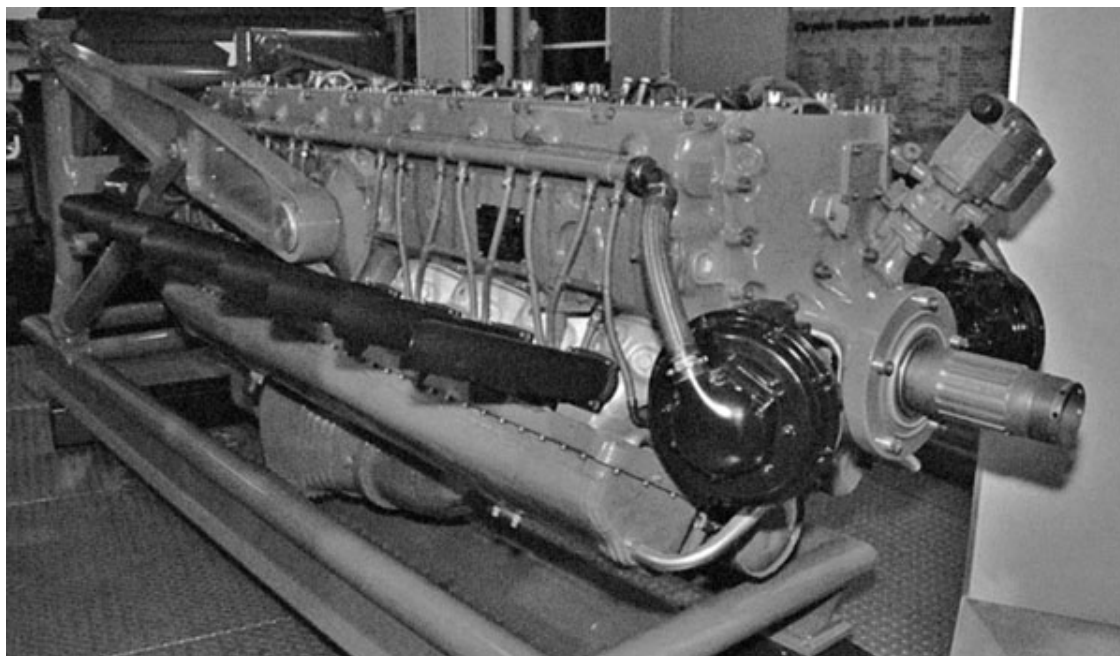
Джейн много занимается переводами с русского на английский. После войны отдельным изданием выйдет «Сказка о царе Салтане» Пушкина в её переводе на английский. Александр радовался успехам жены. Он всегда знал, что она самый близкий и верный ему человек на свете.

Мама Александра, постаревшая Хелен, всё ждала внуков, но пока это была только надежда. В своей семье, в своём доме Александр получал огромный заряд энергии и ощущал каждодневную заботу двух любящих его женщин.

Опытные «Тандерболты»

Стремление к улучшению и совершенствованию своих изделий присуще всем главным конструкторам, особенно во время войны. Картвели даже пошёл на отказ от традиционного для компании «Северский» и «Рипаблик» радиального двигателя воздушного охлаждения. Ради большой мощности двигателя и скорости истребителя он готов был идти на всё. И когда он увидел ещё только опытный образец этого уникального мотора, то сразу дал команду своим проектировщикам разработать под него проект модификации «Тандерболта».

Мотор жидкостного охлаждения «Крайслер» XIV -2220-1 мощностью 2500 л.с. был очень похож на немецкий двигатель, который стоял на «Мессершмиттах». Это был рядный перевёрнутый V-образный двигатель жидкостного охлаждения. Но вместо 12 цилиндров у него их было 16. Поэтому его длина была почти три метра. Но сечение вписывалось в круг диаметром 900 мм. Для компоновщика истребителя такие габариты мотора – большая удача. Правда, весил он больше тонны, но зато какая мощность!



Мотор «Крайслер» для истребителя Картвели

В августе 1943 года проект опытного «Тандерболта» с этим мотором уже был готов. Военные согласились отдать два «Тандерболта» Р-47D из 15-й серии для переделки в опытные ХР-47Н.

Длинный острый нос уменьшал сопротивление истребителя. Выхлоп мотора использовался для раскрутки турбины компрессора. «Подбородковый» воздухозаборник обеспечивал радиаторы двигателя и масла, а также турбокомпрессорного агрегата. Расчётная скорость истребителя была около 800 км/ч.

Каково же было разочарование Картвели и всех в компании «Рипаблик», когда они обнаружили, что двигателисты «Крайслера» их подвели. Их мотор обретёт лётное состояние только через полтора года. Но и тогда турбокомпрессор «Крайслера», на который был рассчитан двигатель, не будет готов. Картвели придётся приспособливать существующий турбокомпрессорный агрегат «Дженерал Электрик» СН-5.

Первый опытный ХР-47Н взлетит в июле 1945 года. Его лётные испытания не выявят выдающихся скоростных характеристик. На втором опытном самолёте установят новую модификацию мотора «Крайслера», но и она не окажется лучше предыдущей. К этому времени Картвели уже получит очень большую скорость на других опытных «Тандерболтах», а в опытном цехе завода в Фармингдейле уже начнут собирать его первый опытный реактивный истребитель ХР-84.



Проект истребителя «Тандерболт» Р-47Н, 1943 год

В конце 1942 года, когда серийные «Тандерболты» уже расправляли свои крылья, Александр Михайлович подготовил предложение новой конструкции более скоростного истребителя. Оно основывалось на разработке модификации форсированного двигателя, который мог кратковременно развить значительную мощность. Новый истребитель уже не предназначался для сопровождения бомбардировщиков, это был боец с очень быстрыми немецкими поршневыми и реактивными истребителями и беспилотными летающими снарядами Фау-1. Это предложение Картвели базировалось на данных разведки о последних немецких разработках, которые ему регулярно присылали.

Сначала Александр Михайлович загорелся идеей создать истребитель с соосными воздушными винтами, вращаемыми в разные стороны на основе разрабатываемого двигателя R-2800-61 с замысловатым редуктором. Но у «Пратт и Уитни» работы с этим редуктором забуксовали, и он остановил свой выбор на обычном, но форсированном двигателе R-2800-57C.

Работа над новым проектом уже шла полным ходом, когда в июне 1943 года с «Рипаблик» был подписан контракт на разработку, постройку и лётные испытания опытного истребителя XP-47J. Дальность полёта для него была не важна, главное – скорость в воздушном бою. Для этого надо было максимально снизить вес конструкции самолёта. Картвели решает заново спроектировать планер, убрав каждый лишний грамм веса и обеспечив минимальное сопротивление. Он даже оставляет только шесть пулемётов. В результате вес пустого самолёта по сравнению с серийным удалось снизить более чем на полтонны.



Опытный «Тандерболт» XP-47Н, 1945 год

Картвели применяет новое капотирование двигателя, используя старые наработки и результаты лётных испытаний опытного истребителя Северского SEV-AP-1 в 1937 году и модификации «острый нос» истребителя SEV-AP-4 в 1939 году. Большой кок воздушного винта поджимал набегающий поток воздуха на входе в узкий кольцевой воздухозаборник капота двигателя. Отдельный сегментный воздухозаборник турбокомпрессора и маслорадиаторов, расположенный снизу, отодвинули назад. Последние рекомендации НАКА и продувки модели показали, что такая комбинация обладает меньшим сопротивлением. Ради уменьшения сопротивления Картвели отказался от каплевидного фонаря кабины и вернулся к старой удлиненной его форме.

Более мощный новейший турбокомпрессорный агрегат «Дженерал Электрик» CH-5 вместе с впрыском водно-метаноловой смеси позволял мотору развивать мощность 2800 л.с. Расчетная скорость – 800 км/ч.



Опытный истребитель Картвели XP-47J, 1943 год

На первый вылет 26 ноября 1943 года Картвели приехал в Лётно-испытательный центр завода. Хотелось самому посмотреть, как он будет взлетать и садиться. После полёта он уезжал в отличном настроении. Этот истребитель может стать преемником его серийного.

Надежды Картвели на опытный XP-47J оправдывались. В августе следующего года в горизонтальном полёте будет зафиксирована скорость 814 км/ч. XP-47J станет первым в мире истребителем с поршневым мотором, преодолевшим рубеж в 800 км/ч. Но к величайшему огорчению его создателя, он так и останется опытным и в единственном экземпляре. Конечно, конструктор знал о самом большом недостатке этого истребителя – он был абсолютно новым по своей форме. Для его запуска в серию нужно было менять всю оснастку. Многие посчитали это во время войны непозволительной роскошью.

Учитывая это обстоятельство, Картвели разрабатывал практически параллельно другой вариант – использование той же мощной силовой установки, но на существующем серийном планере «Тандерболта». Тут переделки будут минимальными. Опытный истребитель XP-47M компания построила на свои деньги.

Он взлетел в марте 1944 года и на заводских испытаниях развил очень хорошую скорость 780 км/ч. Военные сразу заказали четыре предсерийные машины YP-47M с отклоняемыми на пикировании воздушными тормозами на нижней поверхности крыльев, как у опытного XP-47J. Истребители YP-47M летали очень хорошо, и в сентябре заводу в Фармингдейле был выдан заказ на оснащение новой силовой установкой 130 последних машин модификации D тридцатой серии. В декабре первые P-47M-1-RE уже были в Англии и по скорости превосходили все немецкие поршневые истребители.



Истребитель «Тандерболт» P-47M-1-RE

Александр Михайлович был в восторге от своего поршневого истребителя модификации «М». Это был выдающийся истребитель. Он мог лететь на высоте более двенадцати километров и мог быстро разогнаться до скорости, близкой к 800 км/ч. Идея форсированного мотора себя оправдала. Этот скоростной «Тандерболт» может драться даже с немецкими реактивными истребителями почти на равных. Хотя Картвели уже тоже работает над проектом реактивного истребителя и даже получил контракт на постройку трёх опытных машин, сегодня его поршневой истребитель вносит реальный вклад в победу над врагом в Европе.

Но потом из Англии стали поступать тревожные сообщения. Форсированные двигатели начали отказывать. Прогар и разрушение поршней, пропуски в зажигании на больших высотах, разрушения диафрагм клапанов карбюраторов. Головки нижних цилиндров второго ряда переохлаждались. Обнаружили коррозию от морской воды и негерметичность маслобака из-за плохой защиты во время перевозки. Практически все скоростные «Тандерболты» в Англии прекратили боевые вылеты. Это было ЧП.

Картвели срочно отправляет в Англию группу своих опытных конструкторов. Они устанавливают причину ЧП – производственные и конструктивные недостатки мотора. Двигателисты согласились, мотор доработали. На всех скоростных «Тандерболтах» в Англии установили новые моторы, но воевать им осталось недолго. Тем не менее, вылетая с аэродромов Франции, они успели сбить в воздушных боях пятнадцать немецких самолётов, из них семь реактивных.

Эскортный «Тандерболт»

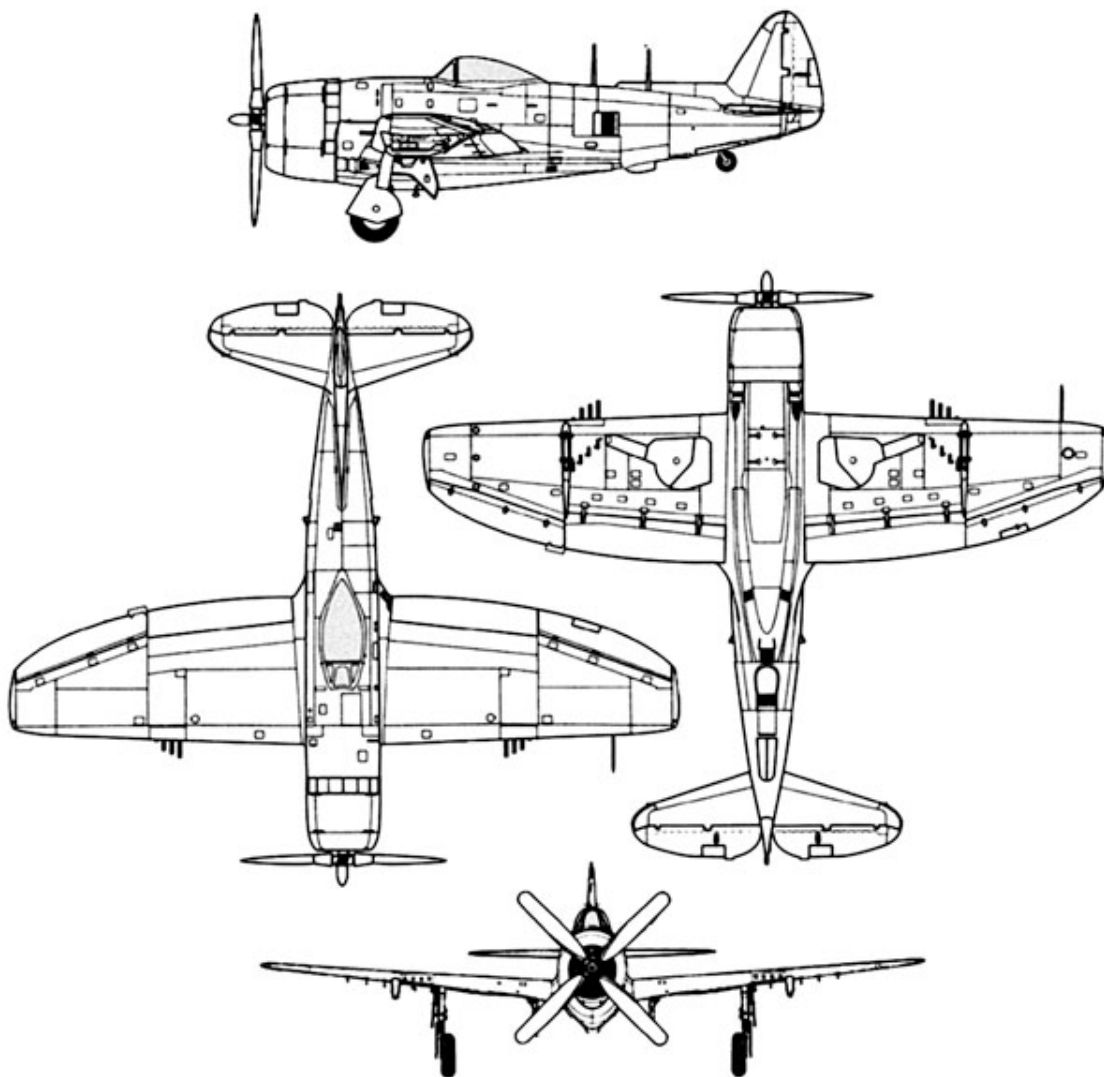
С начала мая 1943 года серийные истребители P-47C, а потом и P-47D с подвесными баками, базирующиеся в Англии, стали успешно применяться для сопровождения тяжёлых бомбардировщиков. Они дрались с немецкими истребителями, несли потери, но значительно увеличили эффективность бомбардировок. Картвели постоянно работает над уве-

личением дальности «Тандерболтов». Но конкуренты в создании дальних истребителей изрядно преуспели.

«Норт Америкэн» Р-51 «Мустанг» после нескольких лет доводки начал летать на дальность более 2700 км, выпускался в больших количествах и использовался в качестве истребителя сопровождения при налётах «летающих крепостей» на объекты Германии.

Конструктор авиационного дивизиона корпорации «Дженерал моторс» Дон Берлин разработал и построил опытные истребители XP-75 «Орёл» с расчётной дальностью 3300 км. Он уже получил заказ на 2500 таких машин. Такой истребитель Картвели уже спроектировал год тому назад. Это был XP-69. Но тогда дело кончилось макетом самолёта. «Орёл» Берлина был с двумя соосными воздушными винтами, вращающимися в разные стороны. Редуктор находился в носу, а спаренный моторный агрегат за кабиной лётчика, как у «Аэрокобры».

Сейчас, в конце 1943 года, очень нужны дальние эскаортные истребители. Не случайно Берлину уже заказали две с половиной тысячи машин, хотя взлетел только первый опытный. И что из него получится, неизвестно. У Картвели ещё есть все шансы побороться. Он решает, что новая силовая установка, отработанная на его опытных машинах XP-47J и XP-47M, будет полностью отвечать требованиям к эскаортной модификации «Тандерболта».



Общий вид эскаортного истребителя Картвели

А чего ему не хватает для дальнего полёта? Надо увеличить размах и удлинение крыла для лучшего аэродинамического качества и, конечно, запас топлива. Конструкторское решение приходит быстро. Нужна вставка в корне крыла и в ней можно организовать топливный отсек. Опыт герметизации конструкции на бензин ещё не забыт. На всех истребителях Северского топливо заливалось в крыло. Придётся увеличить колею шасси, но это не беда.

В июне 1944 года чертежи нового крыла для эскаортного «Тандерболта» были готовы. В каждую полуметровую корневую вставку крыла можно было залить 350 литров бензина. Элероны и закрылки увеличили свою площадь. Новое крыло установили на третью предсерийную машину XP-47-M. За счёт увеличения объёма фюзеляжных и подвесных баков общий запас топлива довели до 4300 литров. Эту машину обозначили XP-47N, и она взлетела 22 июля. Но за месяц до этого Картвели уже получает заказ на 1900 таких истребителей. Он одержал важную победу, его дальний истребитель лучше, чем сложный и очень дорогой истребитель XP-75 Берлина, огромный заказ на который военные аннулировали.

Лётные испытания опытного XP-47N подтвердили его преимущество над серийными истребителями Картвели. Скорость крена и максимальная скорость были больше, чем у машин P-47D. Он даже летал на 50 км/ч быстрее, чем «Мустанг». Условный воздушный бой с истребителем 30-й серии эскаортный «Тандерболт» выиграл по всем показателям.

Это был солнечный и очень волнительный для Картвели день. Опытный XP-47N, залитый под завязку бензином, взлетел с заводского аэродрома в Фармингдейле в сопровождении серийного P-47D и скрылся в южном направлении. Они держали путь к северному побережью Мексиканского залива на аэродром Эглин. По прямой это более полутора тысяч километров. На подходе к аэродрому у сопровождавшего истребителя заканчивалось топливо, и он пошёл на посадку. Но на смену ему с аэродрома взлетает другой P-47D и в течение двадцати минут ведёт учебный воздушный бой с находившимся в воздухе опытным XP-47N. После «боя» пришелец улетает обратно домой. Когда он приземлился, в расходном баке ещё было бензина на 500 км. Это было выдающееся достижение Картвели. Он во время войны создал одномоторный истребитель с самым большим радиусом боевого действия.

Теперь новые «Суперкрепости» было кому сопровождать. Американцы готовились к высадке на острова Японии и к кровопролитным боям за каждый из них. По опыту боёв за острова в Тихом океане было известно, что японцы стоят насмерть и в плен не сдаются. Об атомной бомбе ещё ничего не было известно, и ВВС армии готовились бомбардировками подорвать военную мощь Японии.

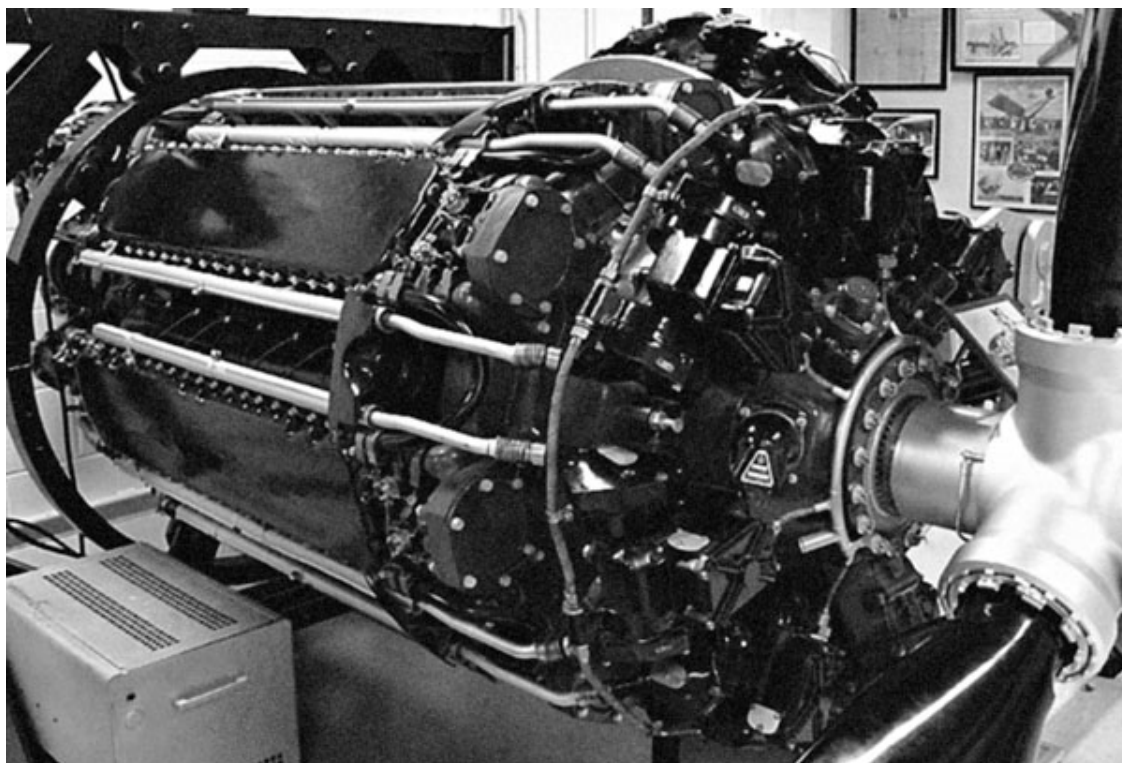


Вклад Картвели в победу – «Тандерболты» P-47N

Начиная с декабря 1944 года, меньше чем за год, завод в Фармингдейле выпустит 1667 эскадронных истребителей P-47N, завод в Эвансвилле – 149. Они будут эксплуатироваться ещё восемь лет.

«Супер-Тандерболт»

За три года до окончания войны главный конструктор «Рипаблик» думал, что этот его самый мощный истребитель-перехватчик ещё успеет повоевать и способствовать победе. Проект AP-18, рождавшийся под руководством Картвели в отделе общих видов конструкторского бюро, имел самый мощный из имеющихся моторов с наддувом и гермокабину пилота. Самолёт предназначался для поражения высотных целей. Александр Михайлович хотел обязательно использовать ламинарный профиль крыла и соосные воздушные винты.

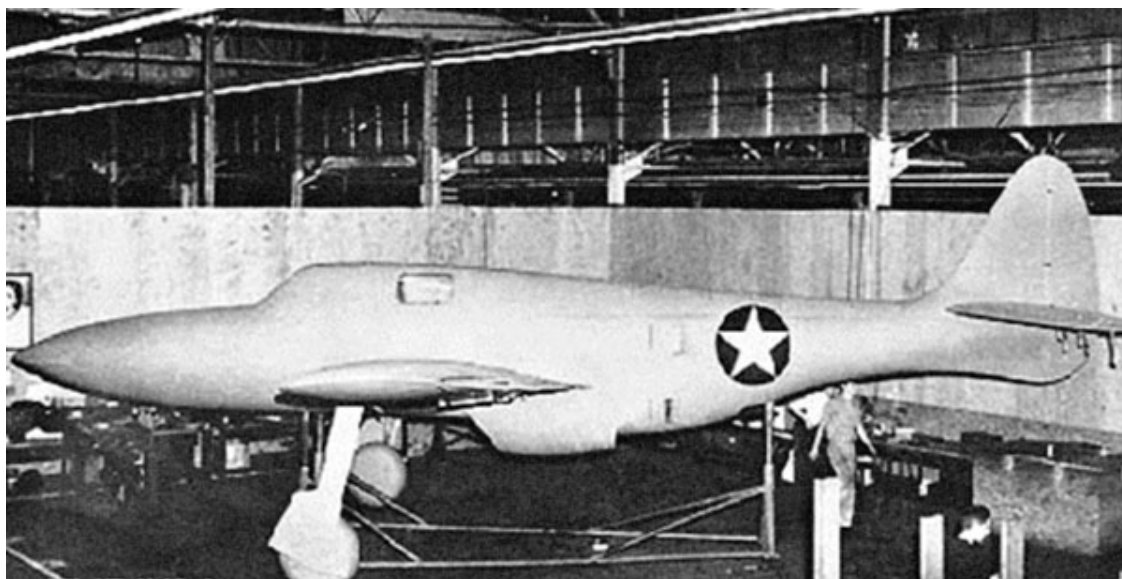


Поршневой двигатель «Райт» R-2160 «Торнадо»

Самым подходящим для этого проекта казался разрабатываемый компанией «Кёртисс-Райт» двигатель жидкостного охлаждения R-2160 «Торнадо». У него было семь рядов цилиндров по шесть в каждом ряду. Он имел диаметр 902 мм и длину 2,5 м, весил 1089 кг и обещал 2500 л.с. Это было высшее техническое достижение поршневого моторостроения.

С таким компактным и мощным двигателем может получиться выдающийся высотный истребитель. Военные оценили предложение Картвели и выдали контракт на разработку и постройку опытного истребителя XP-69. Он получился ещё большим, чем серийный «Тандерболт», с размахом крыла 16 м и взлётным весом 12 тонн.

У самолёта острый нос с двумя вращающимися в разные стороны воздушными винтами от мощного двигателя. Высокий фонарь кабины с хорошим обзором вперёд, плавно переходящий в фюзеляж. Снизу под фюзеляжем, практически за крылом, большой радиатор двигателя. Облик XP-69 из-за этого радиатора напоминает «Мустанг».

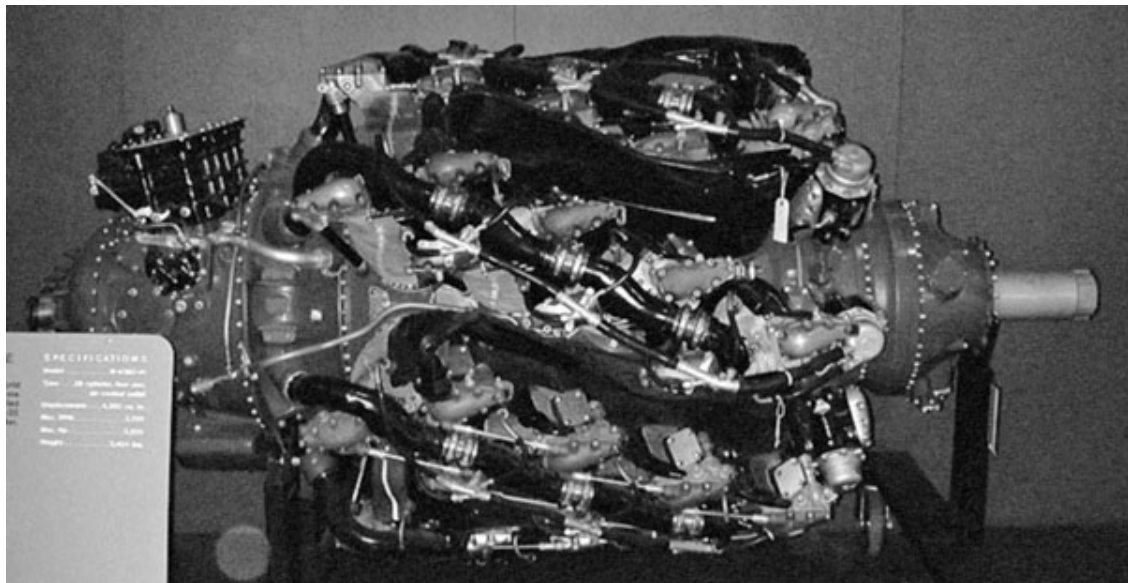


Продувочный макет перехватчика XP-69

Картвели строит продувочный макет истребителя размером $\frac{3}{4}$ натуральной величины для испытаний с воздушными винтами в трубе малых скоростей.

В этот истребитель Александр Михайлович вкладывает весь свой огромный опыт и все новейшие рекомендации авиационной науки. Машина должна получиться замечательной. Её расчётный потолок – 15 км. Максимальная скорость – 720 км/ч. Но в одночасье всё рухнуло. Военные обнаружили, что при испытаниях двигателя выявились такие проблемы, с которыми «Райт» в ближайшее время справиться не сможет. Они аннулируют контракт на XP-69 и предлагают Картвели разработать новый проект под другой двигатель.

Неудача с XP-69 только обозлила гордого и мужественного грузина. С удвоенной энергией Картвели ищет новый двигатель для своего «Супер-Танเดอร์bolта». Он нашёлся, да ещё большей мощности на целых пятисот лошадиных сил. Компания «Пратт и Уитни» только приступила к постройке опытных экземпляров перспективного компактного двигателя воздушного охлаждения, четырёхрядного радиального R-4360, который имел 28 цилиндров и весил более полутора тонн. Хотя он больше подходил для бомбардировщика, Картвели решил, что для его последнего поршневого истребителя нужен именно этот мотор. И он не ошибся, у этого мотора будет большое будущее. Он будет востребован многими авиаконструкторами. Этих моторов в США будет выпущено более 18 тысяч.

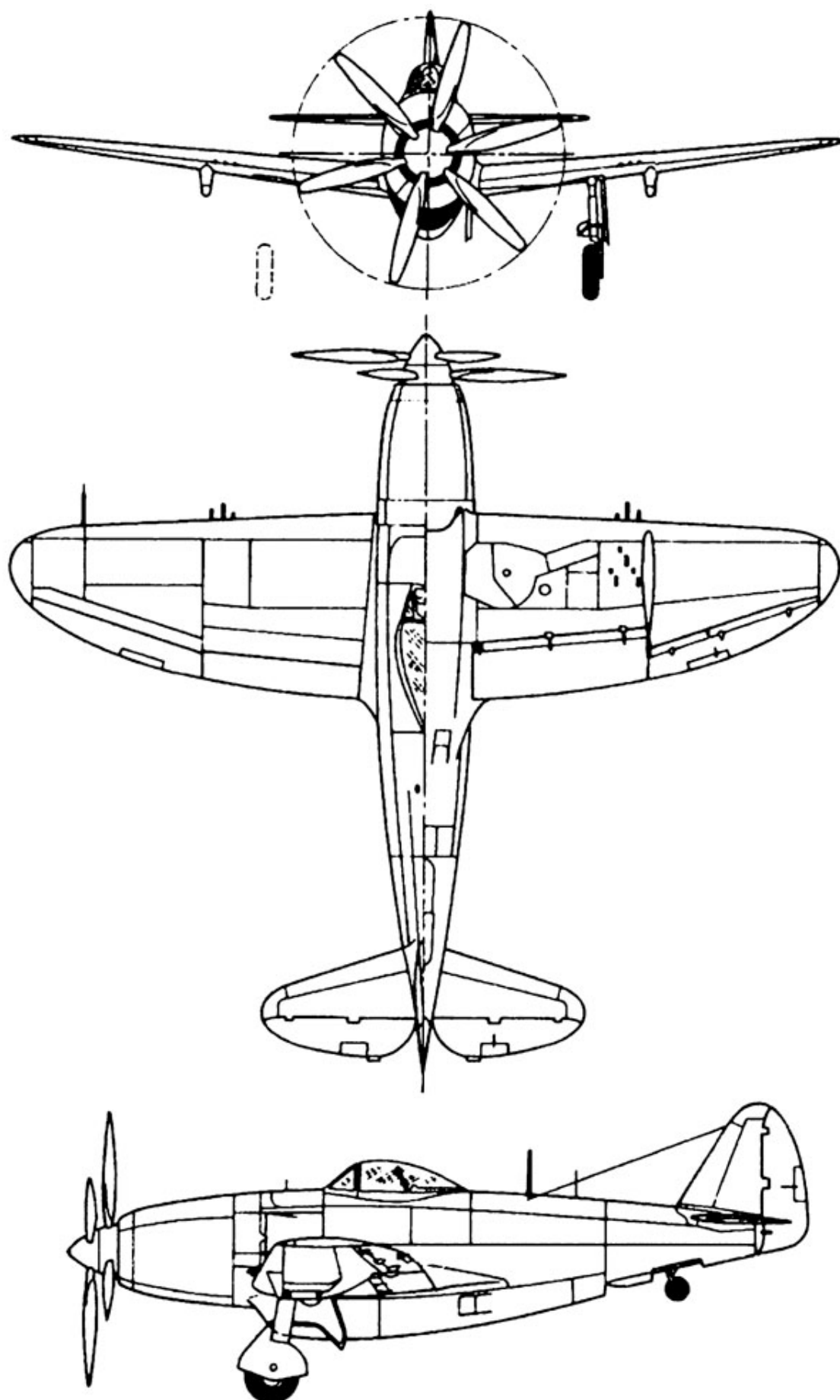


Мотор воздушного охлаждения истребителя Картвели

Каждый последующий ряд цилиндров сдвинут на определённый угол для обеспечения лучшего обдува. За спиралевидное расположение цилиндров мотор прозвали «кукурузным початком». Объём двигателя составлял 71,5 литра.

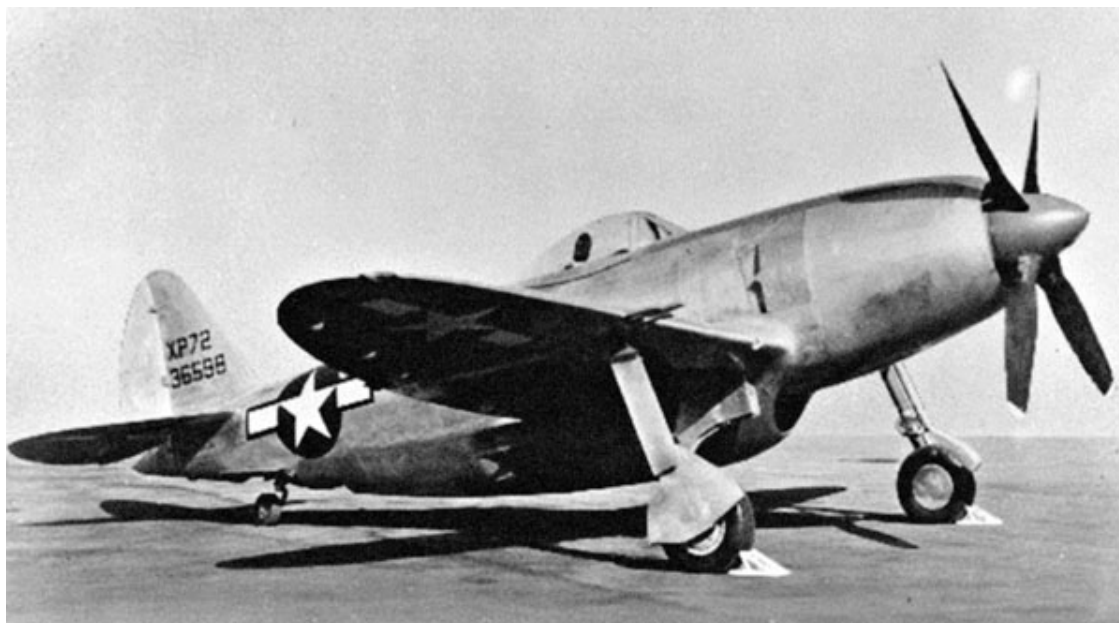
Эскизный проект нового истребителя-перехватчика Картвели решил не усложнять и сосредоточиться только на силовой установке. Конструктор располагает мотор в носу самолёта, а его механический нагнетатель диаметром полтора метра – за кабиной лётчика, соединяя их длинным валом. Там же за кабиной – турбокомпрессорный агрегат. Ковшовый заборник снизу фюзеляжа обеспечивал воздухом маслорадиаторы, турбокомпрессорный агрегат и двигатель. Регулируемый обдув цилиндров двигателя осуществлялся через кольцевую щель у основания кока воздушных винтов и выходные окна со створками.

Компания «Аэропродактс», выпускающая воздушные винты, разработала конструкцию коков с редукторами для противоположного вращения лопастей.



Общий вид истребителя-перехватчика Картвели, 1943 год

Несмотря на то что вес конструкции по сравнению с выпускаемым «Тандерболтом» оказался на 400 кг больше, взлётный вес был таким же. Поэтому можно было вписаться в размеры серийной машины и использовать её крылья и оперение.



Первый опытный суперистребитель Картвели, 1944 год

Предложение Картвели военные приняли с энтузиазмом и 18 июня 1943 года выдали контракт на разработку и постройку двух опытных машин XP-72. Предполагалось, что такой истребитель-перехватчик будет очень востребован в Европе в борьбе с немецкими самолётами.

Перед новым 1944 годом первый опытный XP-72 был уже почти собран, когда выяснилось, что компания «Аэропродактс» не успевает поставить свои соосные винты. Картвели даёт команду установить обычный четырёхлопастной воздушный винт.

В середине января его выкатили на лётное поле. Этот последний поршневой истребитель Картвели выглядел очень привлекательно. Удлиненная элегантная форма носа с большим коком воздушного винта уже говорила о высокой скорости истребителя. Каплевидный фонарь кабины пилота, крылья с тремя пулемётами в каждом, оперение и шасси – всё было, как на обычном «Тандерболте». А то, что он был «супер», помимо удлиненного носа с очень мощным двигателем внутри, говорило утолщение фюзеляжа снизу начиная прямо от крыла. Там за кабиной пилота был целый «завод» из нескольких агрегатов, поставляющий в двигатель сильно сжатый воздух.

Этот многообещающий истребитель взлетел 2 февраля 1944 года, и, как ни странно для такой сложной машины, у него всё работало отлично. Через некоторое время при испытаниях на максимальную скорость он превысил значение серийного истребителя на 100 км/ч. Это было большое творческое достижение Александра Михайловича. С такой силовой установкой ни в Германии, ни в Англии поршневые истребители не строили. Эта машина Картвели была только первой ласточкой нового направления развития истребителей.



Второй опытный супер-«Тандерболт» XP-72, 1944 год

Уже после выполнения части программы лётных испытаний истребителя XP-72-1 компания «Рипаблик» получает контракт на серийный выпуск ста таких машин. Но вместо крупнокалиберных пулемётов эти истребители должны быть вооружены пушками калибра 37 мм.

Второй опытный XP-72-2 был готов в конце июня 1944 года. На нём уже стояли соосные воздушные винты, и в полной мере были реализованы все конструкторские решения Александра Картвели. Первая гонка двигателя и непривычный вид вращающихся в разные стороны двух трёхлопастных воздушных винтов.

С такой компоновкой силовой установки и с наддувом от этого уникального двигателя R-4360 можно было добиться небывалой мощности до 4000 л.с. Тогда Р-72 будет самым скоростным истребителем в мире.

Жизнь авиаконструктора всегда полна неожиданностей. Огромный успех, достижение невероятных технических высот зачастую сменяются неудачей и разочарованием. Не всегда это связано с объективными причинами.

В то утро, когда первый раз взлетал XP-72-2, у всех на заводском аэродроме в Фармингдейле было приподнятое настроение. Александр Картвели стоял в группе руководителей компании в том месте взлётно-посадочной полосы, где истребитель должен оторваться. Вот лётчик даёт полный газ, и два воздушных винта с удвоенной тягой начинают разгонять самолёт. Он отрывается даже немного раньше, чем ожидали, уверенно набирает высоту и превращается в точку.

Через десять минут Александру Михайловичу звонит начальник Лётно-испытательного комплекса компании и докладывает: «Авария 72-го. В воздухе возник пожар двигателя. Пилот сел на вынужденную в поле с убранными шасси. Пожар ликвидирован. Пилот не пострадал».

Сначала Картвели не осознал тяжести последствий этой аварии. Слава Богу, лётчик не пострадал, и машина практически цела,отремонтируем.

Но авиационные генералы мыслили другими категориями. Для них авария второго XP-72 послужила поводом задуматься, а нужен ли им этот сложный поршневого истребитель. Ведь он предназначался для 8-й воздушной армии США в Европе. Теперь, после успешной высадки союзников в Нормандии и победоносного наступления, Германия долго не протянет. А конструкцию истребителя Р-72, судя по теперешней аварии, нужно ещё доводить. Картвели просто не успеет выпустить заказанные ему истребители до окончания войны в Европе. И потом, эти сто даже суперистребителей уже не сделают погоды на территории

ослабленной бомбардировками Германии. Сейчас кажутся самыми перспективными реактивные истребители. Картвели уже работает над такой машиной, и не стоит ему мешать.

Не прошло и недели, как случилась эта злополучная авария с вторым опытным XP-72, и Картвели получает уведомление, что заказ на 100 истребителей P-72 аннулируется, а вместо него выдаётся заказ на 1900 дальних истребителей сопровождения P-47N.

Теперь Александр Картвели и другие бывшие российские подданные, которые работали у него, продолжали ковать оружие победы в виде дальней модификации их «Тандерболта». Но их мысли уже были заняты чудесным новым самолётом, который им предстояло создать, реактивным истребителем P-84.

Разящие врага «Тандерболты»

Пока Картвели со своими конструкторами создавал новые варианты его истребителя, зарево победы над врагами уже появилось на горизонте. Но победу ещё предстояло добыть в кровопролитных боях. Тысячи выпущенных «Тандерболтов» были тем оружием Александра Картвели, которое ковало победу в Европе и на Тихом океане.

Уже после победы над Германией в 1945 году на допросе Геринга спросили:

– Когда, по вашему мнению, Люфтваффе начало терять свою мощь?

– Тогда, когда вы начали сопровождать истребителями свои тяжёлые бомбардировщики, – был ответ Геринга.



С бомбами и ракетами они работали с металлических полос

«Тандерболты» начали сопровождать рейды бомбардировщиков с мая 1943 года нередко с травяных аэродромов Англии. В ожесточённых схватках с немецкими истребителями они уничтожали опытных пилотов врага и приближали победу. Многие пилоты «Тандерболтов» становятся асами. Лейтенант Роберт Джонсон, по данным Люфтваффе, сбил 32 немецких истребителя. Майор Гленн Иглистон одержал 18 побед.

Ещё до открытия Второго фронта в Нормандии на долю «Тандерболтов» выпала ещё более опасная роль – громить живую силу и технику врага на земле. Они становятся лучшими штурмовиками и истребителями-бомбардировщиками на вооружении союзников. Их основная цель – разрушение немецкой транспортной системы во Франции, включая аэродромы Люфтваффе.

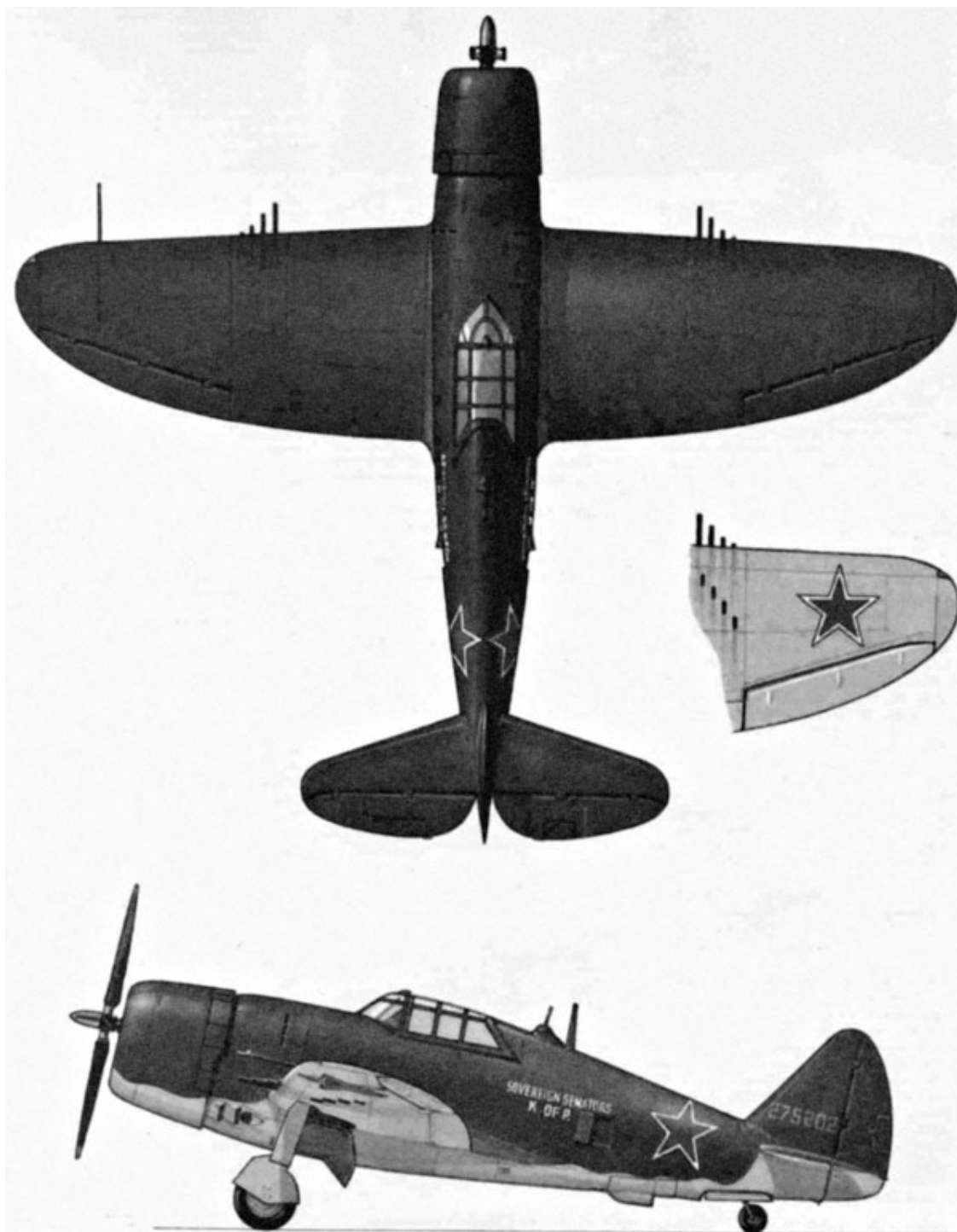
После успешной высадки и развития наступления во Франции «Тандерболты» обеспечили воздушную поддержку армии генерала Патона. Среди истребителей Картвели, воевавших в Италии, был эскадрон Бразильских ВВС, укомплектованный новейшими экспортными Р-47D-30.

Весной 1944 года первый истребитель Картвели прибыл в СССР, бывшую Российскую империю, в окраинном городе которой, Тифлисе, прошли его детские и юношеские годы. Этот «Тандерболт» Р-47D-10 купили на свои деньги американские сенаторы и послали в СССР. Его сначала испытывали в воздухе лучшие пилоты НИИ ВВС и ЛИИ. Марк Галлай о нём написал:

«Уже в первые минуты полёта я понял – это не истребитель! Устойчивый, с комфортабельной просторной кабиной, удобный, но – не истребитель. «Тандерболт» имел неудовлетворительную манёвренность в горизонтальной и особенно в вертикальной плоскостях. Самолёт медленно разгонялся – сказывалась инерция тяжёлой машины. «Тандерболт» замечательно подходил для простого полёта по маршруту без резких манёвров. Для истребителя этого недостаточно».

Вердикт Марка Галлая разделяли многие боевые лётчики потому, что на Советско-Германском фронте воздушные бои велись на средних и малых высотах. Тяжёлых бомбардировщиков, которые надо было сопровождать на большой высоте, у Советского Союза вообще не было.

Потом американский истребитель разобрали и тщательно изучили в Бюро новой техники Наркомата авиационной промышленности, куда приглашали конструкторов и технологов из конструкторских бюро Москвы. Выпустили отчёт с полным техническим описанием истребителя Р-47. В выводах отмечено, что по уровню технологии советская авиационная промышленность отстаёт от американской.



ёёё 293

Раскраска советских «Тандерболтов»

И всё-таки около двухсот Р-47D 22-й и 27-й серий с конца августа 1944 года начали прибывать в сражающийся с немцами СССР.

Путь их был неблизкий. Из Нью-Йорка на кораблях они полтора месяца плыли в порт Абадан на западе Ирана. Там за их разгрузкой и сборкой наблюдали советские офицеры ВВС, которые их и облётывали. Затем советский 6-й перегонный истребительный авиационный

полк обеспечивал их перелёт на аэродром Кировабада в Азербайджане с промежуточной посадкой в Тегеране.

В Кировабаде «Тандерболты» принимались на вооружение 11-го запасного бомбардировочного авиационного полка. К концу декабря 1944 года полк получил 111 американских тяжёлых истребителей. В конце апреля 1945 года прилетели ещё шесть. Здесь самолёты доводились до советского стандарта: перекрашивались, наносились красные звёзды, дорабатывались радиостанции под другие частоты, снимались блоки радиолокационной системы опознавания «свой-чужой».

В двух эскадрильях полка переучивали лётчиков-истребителей на американские машины. Но к полётам на «Тандерболте» в 1944 году подготовили всего 12 пилотов и в следующем году – 15.

Первыми истребители Картвели получили в конце октября 1944 года советские военные моряки. 255-й истребительный авиаполк Северного флота уже с весны прошлого года успешно воевал на американских «Аэрокобрах». Полк был выбран командованием морской авиации в качестве базы для собственных лётных испытаний «Тандерболта», поскольку были основания не доверять результатам, полученным в НИИ ВВС и ЛИИ. Проверялась возможность базирования тяжёлого истребителя на бетонных и грунтовых ВПП заполярных аэродромов. Морские лётчики определяли фактический радиус боевого действия машины при разных вариантах подвески бомб, выполняли бомбометание с пикирования и с малых высот.

Морские лётчики, в отличие от своих сухопутных коллег, очень высоко оценили боевые качества «Тандерболта» и рекомендовали принять его на вооружение. В рапорте Командующему ВВС ВМФ СССР маршалу Жаворонкову главный авиатор Северного флота генерал-лейтенант авиации Преображенский пишет 13 ноября 1944 года:

«Докладываю, что по результатам испытания самолёта Р-47D-22-RE «Тандерболт» серийной постройки мною принято решение о вооружении одной эскадрильи 255-го ИАКП 14 самолётами «Тандерболт».



Улетающий на боевое задание «Тандерболт»

Эскадрилья будет выполнять следующие задачи:

1. Дальнее сопровождение бомбардировщиков.
2. Горизонтальное и маловысотное бомбометание из расчёта бомбовой нагрузки до 1000 кг на один самолёт.
3. Атака кораблей охранения конвоев».

Маршал распорядился выделить 50 машин из полученных от американцев по ленд-лизу и перевооружить «Тандерболтами» весь 255-й истребительный авиационный полк. Там их эксплуатировали ещё год после окончания войны.

Остальные истребители Картвели поступили в истребительные полки Юго-Западного округа ПВО. Но прилетели они туда уже после победы над Германией, в июне и июле 1945

года. Их там освоили, на них летали. Потом наступило время с ними попрощаться. По условиям ленд-лиза «Тандерболты» надо было вернуть. С разных мест они слетелись на аэродром Стрый юго-западнее города Львова. Там их сдали представителям США. Но на Западе эти машины уже были не нужны, и все они были уничтожены.

Но в Европе в конце войны с Германией истребители Картвели были очень нужны. Теперь они базировались на наскоро восстановленных или сооружённых аэродромах, как можно ближе к линии фронта. Иногда полётное время до поля боя составляло только пять минут. Эта близость позволяла очень быстро отвечать на запросы командования сухопутных сил в часто меняющейся боевой обстановке и совершать по четыре вылета в день. «Тандерболты» интенсивно работали и с заснеженных аэродромов зимой с 1944 на 1945 год. Особенно они отличились в отражении неожиданного немецкого наступления в Арденнах.

После победы над Германией война на Тихом океане продолжилась с новой силой. На подкрыльных пилонах «Тандерболтов» стали подвешивать сбрасываемые баки с напалмом. Их бросали с предельно малой высоты на укрепления японцев.

Этот воздушный бой «Тандерболтов» с японскими истребителями «Зеро» произошёл 25 мая 1945 года. Два новейших Р-47N под управлением лейтенантов Ричарда Андерсона и Дональда Кеннеди летели бомбить базу на острове Амами-о-Шима к югу от японских островов. На подлёте выше себя они увидели группу из тридцати самолётов, которые они сначала приняли за американских «Корсаров» из корпуса морской пехоты. Но когда эта группа самолётов устремилась вниз им на перехват, сомнения исчезли. Это были японские истребители «Зеро». Освободившись от бомб, «Тандерболты» принимают бой. С набором высоты они устремляются к японцам. В этот момент крайний «Зеро» переворачивается через крыло и идёт в лобовую атаку на машину Андерсона. В самый последний момент перед столкновением японец рванул ручку на себя, и его истребитель, прошитый пулями восьми пулемётов и объятый пламенем, рухнул в море.

После этой драматической развязки началось нечто невообразимое. «Тандерболты» как угорелые носились среди японских истребителей и стреляли короткими очередями. За четыре минуты этого воздушного боя Андерсон сбил пять и Кеннеди – три вражеских истребителя.

Через три дня капитан Джон Вогт со своим ведомым над городом Каноя в южной оконечности японских островов встретил группу из 28 «Зеро». Он на своём «Тандерболте» сбивает пять и его ведомый ещё одного. В тот же день пилоты их 318-й авиагруппы на новых Р-47N в районе Окинавы за четыре часа сбили 34 японских самолёта, в том числе нескольких «камикадзе», атаковавших американские корабли.

Капитан Дадж Волф стал первым лётчиком на Тихоокеанском фронте, который неуправляемой ракетой с «Тандерболта» сбил японский истребитель.

Уже в конце июня 1945 года японские истребители появляются очень редко, и «Тандерболты» переключаются на штурмовку наземных целей на островах метрополии. Последняя победа «Тандерболта» в воздухе в войне с Японией произошла 14 августа, когда в 15 километрах восточнее Осаки капитан Куррей из 318-й авиагруппы сбил японский истребитель, пилот которого воспользовался парашютом.

Александр Михайлович Картвели заслуженно чувствовал себя победителем. Эти четыре года войны и постоянного невероятного напряжения дались нелегко. Высокую цену заплатила его страна, добившись победы. За годы войны было потеряно более сорока тысяч самолётов из тех, что были выпущены в США. И его истребители несли потери. Только в Европе их погибло три тысячи. Но зато они там совершили более 420 тысяч боевых вылетов и уничтожили более шести тысяч немецких самолётов. «Мустанги» Р-51 вылетали в два раза реже, а двухмоторные Р-38 «Локхиды» – в три раза реже. Но он, грузин из окраины Российской империи, сумел создать боевые крылья Америки и такое оружие, какого не имели

враги. Картвели прославил не только страну, в которой творил, но и свою любимую Грузию. Он знал, что более живучего и скоростного истребителя-бомбардировщика и многоцелевого истребителя, чем его «Тандерболт», в мире никто не создал, и этот самолёт стал его оружием победы.

Глава 11. Реактивные истребители Картвели

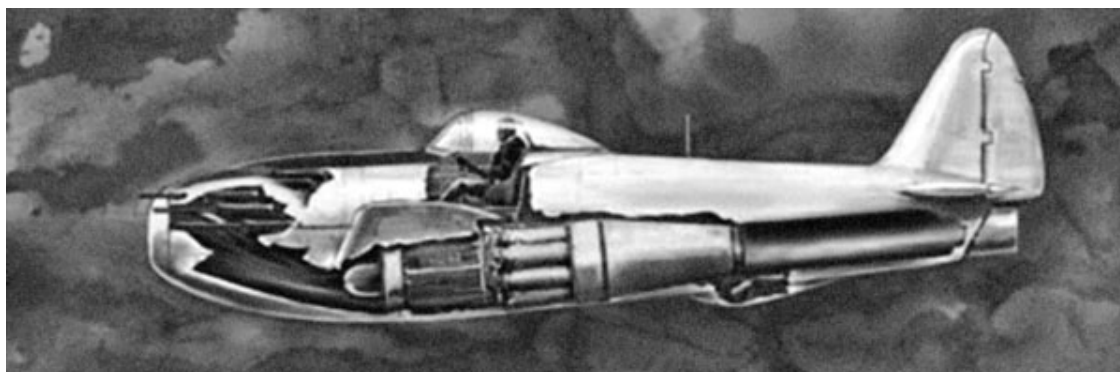
Первый реактивный

Историю появления в США реактивного двигателя Картвели узнал от знакомого генерала. Ещё в мае 1941 года, находясь в Англии, командующий ВВС армии генерал Арнольд присутствовал на воздушном показе первого английского одномоторного реактивного истребителя «Глостер» Е.28/39 и привёз домой опытный образец его двигателя W.1X и чертежи более мощного W.2B. Это богатство досталось компании «Дженерал Электрик», которая имела опыт разработки турбокомпрессоров для поршневых двигателей. По английским чертежам через год был выпущен реактивный двигатель I-16 с центробежным компрессором. Он имел диаметр чуть больше метра, длину около двух, весил 400 кг и развивал тягу 750 кг.

Создать первый американский реактивный истребитель под этот двигатель поручили Лоуренсу Беллу. Двухдвигательный опытный истребитель «Белл» ХР-59А взлетел 1 октября 1942 года. Но летал он медленнее, чем поршневой «Тандерболт» Картвели.

В середине 1943 года из Англии привезли их новейший более мощный реактивный двигатель, и Кларенс Джонсон из «Локхиды» взялся спроектировать под него одномоторный истребитель. Его опытный ХР-80 совершил первый вылет сразу после нового 1944 года и летал со скоростью самых быстрых «Тандерболтов». Джонсон перепроектирует свой истребитель под более мощный двигатель «Дженерал Электрик» I-40, улучшенную версию английского «Дервента», с тягой 1800 кг. Его «Серый призрак» ХР-80А начал лётные испытания 10 июня 1944 года.

Приступая к разработке эскизного проекта своего первого реактивного истребителя, Александр Картвели изучил всё, что было можно и что касалось реактивной техники. Подробные отчёты о лётных испытаниях английского опытного «Глостера» и материалы по их новому «Метеору», материалы по немецким реактивным машинам, которые добыли разведчики, – всё тщательно анализировалось. Иногда до него долетали слухи о проблемах Белла и Джонсона с их реактивными опытными машинами. Так, сильное гроыхание в боковых воздухозаборниках «Серого призрака» уже всю обсуждают его конструкторы. Главный аэродинамик компании Александр Клемин объясняет это явление отрывом пограничного слоя внутри бокового воздухозаборника ХР-80 из-за накопившегося пограничного слоя фюзеляжа.

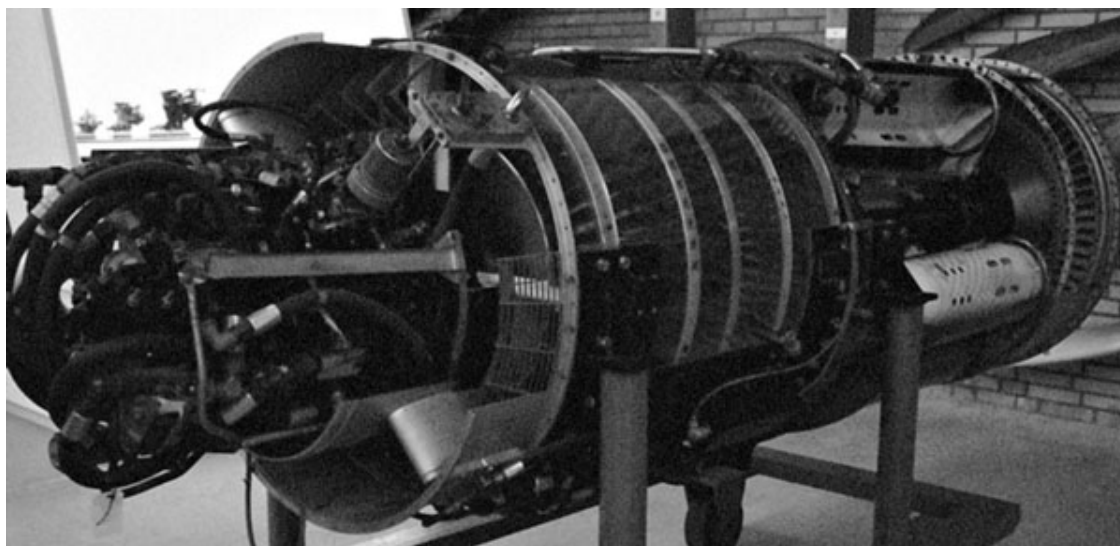


Вариант реактивного «Тандерболта», 1944 год

Картвели решает, что его будущий реактивный истребитель не будет иметь боковые воздухозаборники, только носовой, как у английского «Глостера». Вообще, этот Клемин

очень умный и талантливый, он как будто видит воздух, обтекающий самолёт на большой скорости. Надо его чаще приглашать для обсуждения вариантов аэродинамической схемы реактивной машины. А вариантов уже было несколько. Самый простой и надёжный – подвесить реактивный двигатель вместо поршневого так, чтобы обрез его сопла был снизу фюзеляжа. Можно использовать готовый первый опытный ХР-72. Эта машина уже летала, и доводка новой силовой установки не потребует много времени.

Картвели не пошёл по пути Джонсона из «Локхида» и не стал серьёзно рассматривать варианты с английским двигателем Франка Уитла и его американской модификацией I-40 с центробежным компрессором. Его сразу привлекла оригинальная разработка компании «Дженерал Электрик» двигателя с осевым компрессором TG-180. Потом он получил обозначение J35. Его компрессор имел одиннадцать ступеней. Диаметр был меньше, чем у английского, но сам двигатель был немного больше, чем немецкий Jumo 004. Первые двигатели J35 имели такую же тягу, как и I-40 на истребителе Джонсона. Но потом с форсажной камерой они будут развивать тягу, равную 3360 кг.



Реактивный двигатель «Дженерал Электрик» J35

С таким двигателем можно было создать истребитель не хуже, чем у Джонсона. Конечно, он должен быть с носовым колесом. Для конструкторов Картвели это была новая задача.

Александр Михайлович останавливается на варианте, очень похожем на английский опытный истребитель «Глостер». Круглый носовой воздухозаборник, раздваивающийся внутри на два рукава. Они обходят с боков кабину пилота и снова соединяются в один перед входом в двигатель. Среднерасположенные трапециевидные крылья небольшого сужения с маленьким положительным углом поперечного V стыкуются по бортам фюзеляжа, передавая изгибающий момент и перерезывающую силу через проушины на его кольцевые шпангоуты. По условиям центровки кабина оказывается чуть впереди крыла, и у лётчика хороший обзор вперёд. Двигатель за кабиной. Картвели не побоялся такой большой удлинительной трубы двигателя. Каплевидный фонарь кабины уже был отработан на предыдущих поршневых истребителях.

Защита эскизного проекта перед заказчиками прошла на ура, и 11 ноября 1944 года «Рипаблик» получает контракт на три опытные машины ХР-84. Пока их строили, пала Германия, и Картвели смог досконально ознакомиться с разработками немецких конструкторов.

Затем капитулировала Япония и началась мирная жизнь. Перед Рождеством первый реактивный с заводским номером 45-59475 был готов.



Первый реактивный истребитель Картвели, 1946 год

Как и все предыдущие американские реактивные самолёты, он должен был взлетать с высохшего озера секретной испытательной базы ВВС армии под названием Мурок, расположенной в 80 км севернее Лос-Анджелеса. Здесь теперь база ВВС Эдвардс. Опытный военнотранспортный четырёхмоторный «Боинг» С-97, переделанный из бомбардировщика В-29, перевёз разобранный истребитель Картвели с восточного побережья страны на западное. В ангаре на аэродроме Мурок истребитель собрали и подготовили к лётным испытаниям.

Первый мирный Новый год семья Картвели встречала в отличном настроении. В их тёплом и гостеприимном доме любили принимать гостей, и друзья были всегда очень рады, когда их приглашали к Картвели. Джейн очень любила приготовить нечто особенное. Она изучала кулинарные рецепты и вносила в них что-то, только ей ведомое. К Рождеству дом украшали гирляндами маленьких разноцветных электрических лампочек по всему карнизу крыши. Так делали все соседи Картвели по их улице Ричард Лайн. Украшением дома снаружи и внутри руководила тоже Джейн. Она сама ехала на своём новом «Линкольне» на ёлочный базар и выбирала не очень большую, но ровную и пушистую ёлку. Пахнущую лесом красавицу ставили в гостиной дома, и украшала её тоже Джейн. Мама Александра, Хелен, была у неё в помощниках, но к её советам Джейн прислушивалась.



Первая посадка реактивного истребителя XP-84 № 1

Александр даже 31 декабря ехал с завода, когда было уже совсем темно. Мощные фары его выдавшего вида большого «Кадилака» высветили на заснеженной площадке возле их дома несколько стоящих автомобилей гостей. У него тоже было праздничное настроение. Мирная жизнь – это счастье. Закончилось повседневное напряжение и нервотрёпка серийного производства его истребителей на двух заводах. Завод в Эвансвилле вообще ликвидируется, остаётся только один здесь, в Фармингдейле. Компания «Рипаблик» будет выпускать только его реактивный истребитель. А он обещает большой успех. Первый уже у военных на базе Мурок, и после Нового года начнёт летать.

Александр думал, что в Новом году ему предстоит шагнуть в неизведанную область околозвуковых и сверхзвуковых скоростей. Откроет ли Природа ему все свои тайны? Конечно, он не один будет открывать и покорять новые явления скоростного обтекания самолёта. За ним авиационная наука в лице институтов НАКА, в одном ряду с ним другие главные конструкторы самолётов и с ним его аэродинамический гений Александр Клемин.

В пустыне Мохаве к северу от Лос-Анджелеса несколько высохших озёр образовали идеально ровные и твёрдые поверхности, с которых могли взлетать даже тяжело нагруженные самолёты с высоким давлением в авиашинах. На дне одного из этих бывших озёр, где располагалась авиабаза Мурок, в январе 1946 года начал скоростные пробежки первый реактивный истребитель Картвели. Под управлением майора Лайна он совершил первый взлёт 28 февраля 1946 года и благополучно приземлился.

Его лётные испытания проходили на редкость гладко. Конструкторам «Рипаблик», которых Картвели послал в Мурок, было странно слышать этот шипящий и свистящий звук турбины их реактивного первенца.

Конкурентная борьба

В августе в Мурок доставили второй опытный XP-84. Они различались только по заводским номерам. Три последние цифры номера большого размера наносились на носовую часть фюзеляжа и нижнюю поверхность крыла. У этого был номер 476.

Он летал ещё лучше, чем первый. Особенно радовали его прекрасная устойчивость и управляемость. Через месяц программа лётных испытаний уже подходила к концу. Оставалось слетать на максимальную скорость. И на этом самом напряжённом режиме истребитель вёл себя спокойно. Но когда сличили показания бортовых приборов с записями наземных секундомеров, то оказалось, что реактивный истребитель Картвели – самый быстрый в США. Он развил скорость 977,6 км/ч и чуть не дотянул до мирового рекорда, который принадлежал английскому двухмоторному истребителю «Метеор». Но главное, что вот так просто, без специальной модификации, с серийным двигателем он летал существенно быстрее истребителя Джонсона Р-80А компании «Локхид».

Александр Картвели снова заявил о себе как о выдающемся авиаконструкторе Соединённых Штатов. Когда авиационные генералы решили, что надо во что бы то ни стало отобрать у англичан мировой рекорд скорости, то сначала они делали ставку на истребитель Джонсона. Но теперь у него появился очень перспективный конкурент. Картвели получает дополнительный контракт на модификацию третьего опытного ХР-84 в рекордный скоростной. Джонсон тоже получает контракт на доработку своего опытного в рекордный ХР-80R.



Второй опытный реактивный истребитель Картвели

Национальный престиж заставляет подключиться к борьбе за мировой рекорд скорости и авиационную науку США в лице НАКА. Учёные мужи настойчиво рекомендовали утопленные боковые воздухозаборники, которые должны заменить выступающие в поток боковые воздухозаборники на истребителе Джонсона. Тогда сопротивление истребителя уменьшится, и мировой рекорд скорости будет в кармане. Они предложили, чтобы на гладкой боковой поверхности фюзеляжа было сделано отверстие в форме горизонтального равнобедренного треугольника с вершиной впереди. В него и будет засасываться воздух для двигателя. Им поверили даже авиационные генералы. Они потребовали, чтобы на рекордных машинах обоих конструкторов были утопленные боковые воздухозаборники.

Картвели не стал ломать копья и скрепя сердце приказал третий опытный ХР-84 переделывать. Так появилась его первая реактивная машина под заводским номером 45-59477 с боковыми воздухозаборниками.



Третий опытный XP-84 с боковыми воздухозаборниками

Джонсон создавал свой рекордный истребитель с присущей ему быстротой. Он начал с уменьшенного по высоте фонаря кабины пилота, полагаясь на мастерство соискателя рекорда. Получил ламинарный профиль крыла, заострив переднюю кромку, и уменьшил размах крыла, убрав полукруглые законцовки. В отсеке вооружения установили теплоизолированный бак с охлаждённой водоспиртовой смесью. Утопленные воздухозаборники сделали в точном соответствии с рекомендацией НАКА. Внешняя поверхность самолёта была тщательно сглажена и отполирована. Уже к началу октября 1946 года рекордсмен «Локхида» был готов. Вскоре опытный лётчик ВВС полковник Бойд два дня гонял его над мерной базой аэродрома Мурок, и полное разочарование. До рекорда англичан он явно не дотягивал. Причина неудачи – воздухозаборники НАКА. Они забирались на большой скорости и не давали двигателю развить максимальную тягу. Рекордный самолёт Джонсона возвратился на завод в Бурбанке на переделку воздухозаборников.

А что же делать с третьим опытным истребителем Картвели? Его тоже заказали с утопленными боковыми воздухозаборниками.

Военные долго решали, куда его пристроить. Сочли за лучшее передать его в НАКА для продувок в большой трубе и лётных испытаний. Может быть, они найдут какое-то решение, и такие воздухозаборники заработают на большой скорости.

Как бы то ни было, у истребителя «Шутинг Стар», который уже был принят на вооружение, появился серьёзный конкурент – истребитель Картвели. Два его опытных XP-84 полностью оправдали надежды их создателя и заказчика. На заводе «Рипаблик» полным ходом строились пятнадцать машин XP-84A для войсковых испытаний с вооружением из шести крупнокалиберных пулемётов и двух пилонов с бомбодержателями под крылом у фюзеляжа. Самолёт Картвели получает официальное имя «Тандерджет».

Пока шли войсковые испытания пятнадцати истребителей Картвели на военной авиабазе Райт Филд, на западе страны, на пустынном аэродроме Мурок, рекордный истребитель Джонсона с новыми ковшовыми воздухозаборниками 19 июня 1947 года всё-таки вырвал у англичан мировой рекорд скорости. Его среднее значение в четырёх пролётах составило без малого 1000 км/ч.

Картвели к этому успеху конкурента отнёсся равнодушно. Его сейчас занимала боевая эффективность его будущих реактивных истребителей. Он очень внимательно следит за ходом войсковых испытаний в Райт Филд и анализирует все выявленные недостатки. Тут же разрабатываются конструкторские решения по их устранению. Его серийные машины будут уже значительно лучше.

Первая серия P-84В из 226 машин оснащалась более скорострельными пулемётами, подкрыльными узлами пуска ракет и катапультными креслами пилота.

В мире начиналась «холодная война», и конкурентами Картвели становились советские авиаконструкторы Яковлев, Микоян, Лавочкин и Сухой. Они создавали реактивные истребители с немецкими трофейными двигателями, тяга которых была в два раза меньше, чем у двигателя на истребителе Картвели.

Какой же истребитель лучше? «Шутинг Стар» с боковыми воздухозаборниками и чистым носом для размещения стрелкового вооружения или «Тандерджет» с носовым воздухозаборником? Военные заказывают и те и другие в больших количествах. Оказалось, что реактивный истребитель Картвели обладает уникальными боевыми качествами. Это была его победа в конкурентной борьбе с Джонсоном. И среди реактивных боевых самолётов он нашёл свою нишу и в этом преуспел.

Война в Корее

У Александра Картвели был огромный опыт доводки и обеспечения боевого применения его поршневого «Тандерболта» во время Второй мировой войны. Он был твёрдо убеждён, что высокая боевая эффективность истребителя достигается тогда, когда он многоцелевой. Поэтому у его серийных «Тандерджетов» появляются большие сбрасываемые топливные баки на концах крыльев и на подкрыльных пилонах у фюзеляжа. Начиная с модификации F-84E ради большего запаса топлива он даже удлиняет фюзеляж. Теперь его истребитель с четырьмя подвесными баками может сопровождать «Суперкрепости» в дальних полётах.

По центру тяжести истребителя на нижней поверхности фюзеляжа появляется отклоняемый воздушный тормоз. Истребитель F-84 с двумя бомбами по 500 кг на подкрыльных пилонах может быть пикирующим бомбардировщиком. Постепенно увеличивается тяга двигателей «Аллисон». Модификация J35-A-17, которая устанавливается на F-84E, уже давала 2225 кг и позволяла взлетать истребителю Картвели с максимальным взлётным весом в десять тонн.

Хотя его опытные стреловидные истребители взлетели перед началом войны в Корее, воевать там пришлось отработанным машинам с прямым крылом. Впервые созданные им истребители будут уничтожать самолёты его бывших соотечественников и гибнуть от них. Казалось, ещё недавно они воевали вместе против общего врага, и его «Тандерболты» посылали в СССР. А теперь стреловидные МиГи с советскими лётчиками сбивают его «Тандерджеты».

Появление этих манёвренных и быстрых МиГов с высокой тяговооружённостью было большим сюрпризом для авиаконструкторов на Западе. Откуда у русских такие мощные двигатели?

Александр знал, что русские получили двигатели от англичан уже давно, четыре года тому назад. Тогда двигатель Роллс-Ройса «Нин» с тягой в 2200 кг был одним из лучших в мире. Истребитель «Локхида» «Шутинг Стар» до сих пор летает на американской модификации этого двигателя. Но он никак не мог объяснить себе, почему англичане сделали такой подарок Сталину. Ведь тогда было ясно, что, освоив немецкие трофейные двигатели и даже разработав к ним форсажные камеры, русские остановились на тяге 1100 кг. А тут сразу такой двойной скачок. Разве эти лейбористы в правительстве Её Величества не знали, кому они вручают такое оружие, как новейший авиационный двигатель? Александр вспоминает, что слышал, как будто бы некоторые английские министры возражали, а что толку? Освоение массового производства двигателя «Нин» в Советском Союзе поручили талантливому конструктору поршневых моторов Климову. Он добился от своих металлургов повышения

термостойкости сплава для лопаток турбины, модифицировал английский «Нин» и довёл тягу его ВК-1 до 2700 кг.

Картвели даже передёрнуло от этих мыслей. Сегодня на последних модификациях его истребителей F-84E стоит двигатель с тягой, меньшей на полтонны, потому что более мощного не было. А русские, имея двигатели Климова, быстро освоили все тонкости стреловидных крыльев и создали несколько моделей лёгких и манёвренных истребителей со скоростью в 1000 км/ч. На вооружение они приняли МиГ-15. В прошлом году уже выпускали его серийно. И вот теперь он на вооружении и коммунистического Китая и Северной Кореи. Сталин, вооружившись таким истребителем, сразу решил проверить силу Запада и начал войну в Корее.

Александр достаёт из ящика стола папку с материалами по МиГ-15, которую ему сегодня принесли из секретного отдела, и сравнивает его параметры со своим F-84E. Главные отличия: вес конструкции у МиГа почти на две тонны меньше, а нормальный взлётный вес меньше почти на три тонны; тяга двигателя больше на 340 кг. Отсюда и скороподъёмность и максимальная скорость МиГа выше. А его вооружение на едином съёмном лафете снизу воздухозаборника, состоящее из одной пушки 37 мм и двух пушек 23 мм, пожалуй, не хуже шести крупнокалиберных пулемётов на его F-84E.



Облик истребителя F-84, воевавшего в Корее

Он представил себе, как его изящный, но тяжёлый истребитель встречается в небе над Кореей с МиГом. Каковы же у него шансы победить МиГа? Только подловить его в первой атаке. Продолжать вести с ним ближний манёвренный бой бесполезно. «Тандерджет» неповоротлив и радиус виража у него больше. Нет, вся надежда на внезапность и на численное преимущество.

Для войны в Корее в ноябре 1950 года формировалась 27-я авиагруппа из трёх эскадрилий, на вооружение которых поступали только что выпущенные с завода в Фармингдейле истребители F-84 модификаций «D» и «E». 27-я авиагруппа была на высоком счету в ВВС США – большинство её пилотов участвовали в боях в прошедшей войне. Военные провели специальное испытание «Тандерджета» на проходимость по грунту и стойкость к песчаной пыли. Он не получил ограничений по аэродромам базирования.

Перед Рождеством состоялся первый боевой вылет на прикрытие «Суперкрепостей» В-29, которые бомбили Пхеньян. Но МиГов не встретили. Первый воздушный бой с ними

произошёл 21 января 1951 года. Четыре «Тандерджета» бомбили мост на реке Ханган, когда на них напали шесть МиГов. Пришлось отбиваться. В этом бою истребителем Картвели был сбит первый МиГ, но потеряли два самолёта.

Обо всём этом Александр Михайлович читал день спустя в сводке ВВС США. Воздушные схватки между МиГами и «Тандерджетами» продолжались весь 1951 год, причём иногда в них участвовали по несколько десятков машин с каждой стороны. Основными задачами истребителей Картвели в Корее были прикрытие бомбардировщиков В-29 и бомбовые удары по малоразмерным целям. В июне 27-ю авиагруппу в Корее сменила 136-я, пилоты которой пересели на «Тандерджеты» с «Мустангов». В сентябре – пополнение, на истребители-бомбардировщики Картвели пересадили пилотов 49-й авиагруппы, летавших на истребителях Р-80 Джонсона. Роль воздушных бойцов с МиГами взяли на себя стреловидные истребители «Сейбры».

В канун Нового 1952 года Картвели прочёл отчёт о том, как в последний раз его F-84 сбил МиГ-15 бис. Командование ВВС США в Корее с этого времени запретило «Тандерджетам» вступать в воздушный бой с МиГами. Они должны выполнять только свои задачи по бомбардировке и штурмовке. Число боевых машин Картвели в Корее увеличивается. 116-я авиагруппа вооружилась ими вместо истребителей «Шутинг Стар». Пилоты получили новую модификацию F-84G, освоили пилотирование на малой высоте и стрельбу НУРСами. Картвели и раньше уделял много внимания обеспечению эксплуатационной технологичности его реактивного истребителя, а в этой последней военной модификации постарался сделать всё возможное.

В последние полтора года войны на три авиагруппы самолётов Картвели легла основная нагрузка по поражению наземных целей. Впервые в боевой обстановке на девяти самолётах F-84G была использована и затем стала применяться постоянно система дозаправки в воздухе. Первый раз они вылетели с базы в Японии с бомбовой нагрузкой, поразили военные объекты в корейском городе Саривон и на обратном пути дозаправились от заправщиков KB-29P. Теперь самолёты Картвели прикрывали от МиГов «Сейбры».

Последний боевой вылет в войне в Корее «Тандерджеты» выполнили 26 июля 1953 года. Все три года войны они выполняли очень важную функцию и заслужили уважение командования ВВС США. Их полюбили как пилоты, так и техники. Картвели одержал моральную победу над своим конкурентом Джонсоном. Ведь его реактивных «Шутинг Старов» до войны в Корее уже выпустили около тысячи. А во время войны целые авиагруппы пересаживали с его машин на истребители Картвели.



Техническое обслуживание «Тандерджета» в Корее

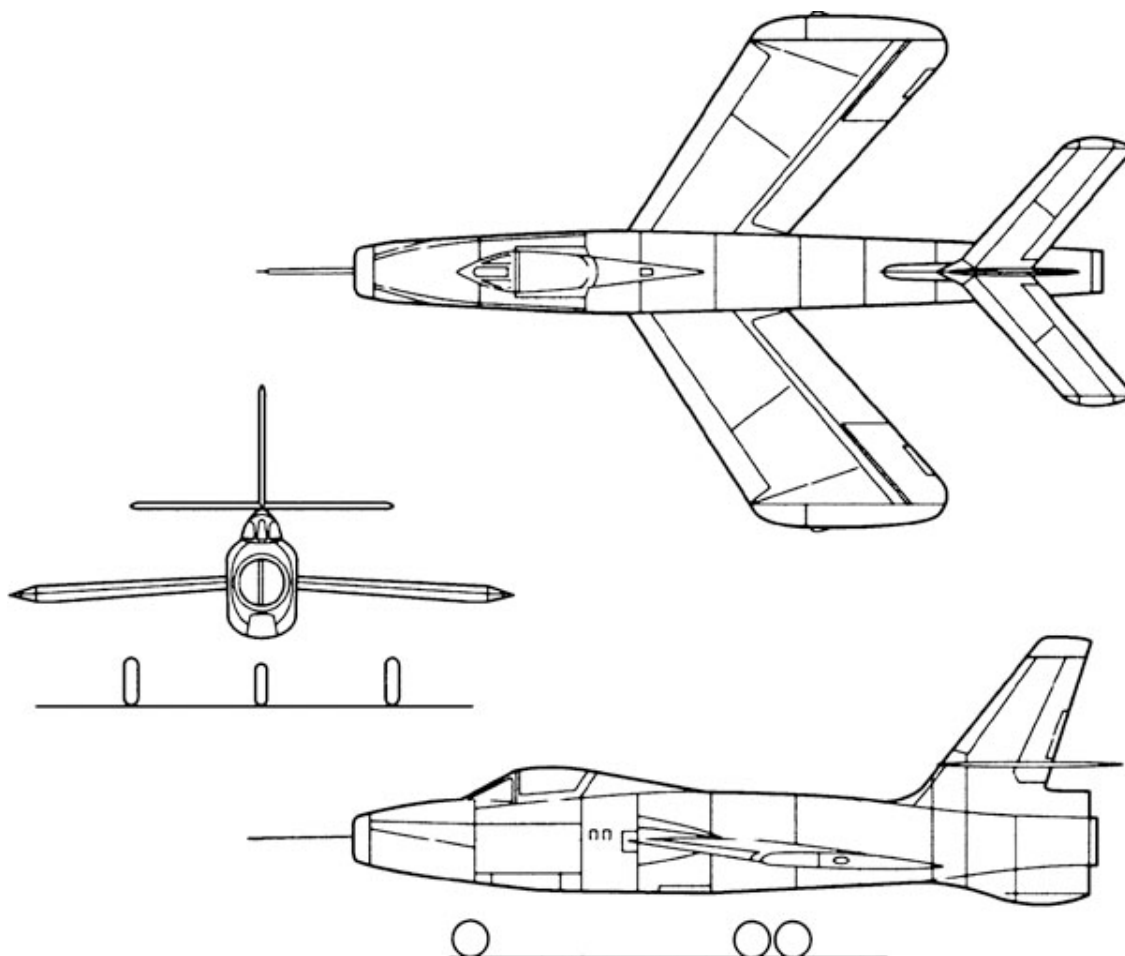
«Тандерджеты» закончили войну с внушительными результатами. Они совершили более 86 тысяч боевых вылетов и сбросили более 50 тысяч тонн бомб и напалма. На их боевом счету 588 мостов, много танков, орудий и паровозов. Основные потери они понесли от огня зенитной артиллерии.

Из трёх тысяч выпущенных «Тандерджетов» более двух тысяч будут долгие годы служить в ВВС Дании, Норвегии, Нидерландов, Франции, Италии, Греции, Турции, Португалии, Тайваня, Югославии, Ирана и Таиланда. Многие из этих стран впервые начали эксплуатировать реактивные истребители.

Опытные машины

С лета 1948 года Александра Михайловича занимает идея стреловидного истребителя. Он позволит сдвинуть пик волнового сопротивления и лететь ещё быстрее. И тут уж главный конструктор компании «Рипаблик» решил создать истребитель-перехватчик с большим числом технических новинок. Ещё было свежо впечатление о немецком перехватчике с ракетным двигателем «Мессершмитт-163». Мощного ракетного двигателя у американцев в это время не было. Он решает установить четыре двигателя компании «Реакшн моторс» с тягой по 680 кг в комбинации с обычным ТРД, который развивает тягу порядка 2,5 тонны. Ракетные двигатели будут работать только в активной стадии перехвата. Их сопла расположились по два сверху и снизу сопла основного двигателя. Пришлось наращивать хвостовую часть фюзеляжа как сверху, так и снизу. Нижний нарост мешает посадке, нужны очень длинные стойки основных ног шасси. И тогда Картвели решает делать крыло поворотным относительно фюзеляжа, увеличивая его угол атаки для взлёта и посадки. В этом он был первым. Только через пять лет на палубном истребителе компании «Воут» F-8 «Крусейдер» такое конструкторское решение будет реализовано для высокопланной схемы крыла. Большие подвесные топливные баки под крылом нельзя было подвесить близко к фюзеляжу, они мешали убирать в крыло ноги шасси. Тогда необычное решение – ноги шасси убирать

наружу, для чего форма крыла в плане не сужающаяся, а против законов прочности расширяющаяся.



Общий вид проекта перехватчика Картвели, 1948 год

Чтобы сохранить минимальный зазор с поворотным крылом, борта фюзеляжа сделали плоскими. Убрать в крыло оказывается возможным только тележку с двумя узкими колёсами. Общее время полёта перехватчика – менее получаса. На макете перехватчик показывался военным с радиолокатором в носу и воздухозаборником под ним. Взлётный вес оценивался в пределах 12 тонн.



Первый опытный истребитель XF-91, 1949 год

Военные согласились с таким экстравагантным предложением и выдали контракт на две опытных машины XF-91 под названием «Тандерсептор». Первая с обычным круглым воздухозаборником без радиолокатора начала лётные испытания на авиабазе Мурок 9 мая 1949 года и к концу года выполнила сорок полётов без ракетных двигателей.

Второй опытный перехватчик с таким же круглым воздухозаборником подключился к программе лётных испытаний в Калифорнии в 1950 году. Испытания проходили трудно. Машины возвращали на завод и дорабатывали. Испытывать в воздухе новые реактивные самолёты по соображениям секретности разрешалось только в затерянной от посторонних глаз пустыне в Калифорнии. Расстояние от Нью-Йорка неблизкое, а летать туда Александру Михайловичу приходилось часто. Там, на лётных испытаниях, уже несколько его машин.

А дома обстановка была тяжёлой. Мама сильно болела и потом совсем слегла. Хелен умерла в ноябре 1950 года. Похоронили её на городском кладбище в Нью-Йорке. На похороны пришло много грузин, её очень уважали и почитали за праведность и искренность. Александр и Джейн потом часто приезжали на её могилу. Для Джейн она тоже была мамой. Когда Александр молча смотрел на небольшую литую стандартную плиту, лежащую на земле вровень с окружающей травой с именем Хелен Картвели, он думал о том, какой прекрасной была у него мама. Ему уже пятьдесят четыре, а он почему-то вспоминает их дом в Тифлисе, где она была главной, и себя у неё на коленях. Очнувшись, Александр нежно берёт Джейн под руку. Надо уходить. Он опять должен лететь в Калифорнию.

Там, на авиабазе Мурок, должен совершить первый полёт с ракетными двигателями доработанный второй XF-91. Теперь все четыре сопла ЖРД располагались на плоском срезе увеличенного нижнего нароста хвостовой части фюзеляжа. Картвели наблюдает за процессом заправки самолёта ракетным топливом. Он раньше не думал, что это будет такая морока. Подъехал огромный грузовик с прицепом, на котором установлена специальная цистерна. Люди в скафандрах и сверкающих комбинезонах с особыми предосторожностями соединяют шлангами самолёт с цистерной. Топливо для ЖРД очень ядовито, агрессивно и вызывает быструю коррозию алюминиевых сплавов. ЖРД XLR11-RM с четырьмя соплами был компактным и развивал кратковременно тягу около 2700 кг. При одновременной работе ТРД и ЖРД перехватчик мог развить скорость в 1,7 раза больше скорости звука.

Авария второго XF-91 произошла летом 1951 года при взлёте с работающим ЖРД. Он взорвался. Шеф-пилот компании Карл Беллингер чудом сумел посадить машину с горящим хвостом на ровное дно высохшего озера в семи километрах от места взлёта. Когда туда примчались пожарные машины и погасили пламя, от хвоста перехватчика мало что осталось. Но самолёт решили восстановить. Картвели воспользовался случаем и реализовал свою мечту: V-образное оперение самолёта. С этим оперением второй XF-91 летал и привозил бесценную информацию о его плюсах и минусах.



ёёё 315

Опытный перехватчик Картвели XF-91 «Тандерсептор»

Носовая часть фюзеляжа первого XF-91 была доработана – установлен радар и под ним воздухозаборник. Лётные испытания обеих машин продолжались до 1954 года, когда военным стало ясно, что для перехватчика появились более простые конструкторские решения. Сегодня первый XF-91 в реставрированном виде можно увидеть в Национальном музее ВВС в Дейтоне, штат Огайо, как памятник очень смелому и высококвалифицированному авиаконструктору Александру Картвели.

Очередной экзотической опытной разработкой Александра Михайловича стал истребитель с турбовинтовым двигателем. Сначала такой истребитель хотели военные моряки для эксплуатации на авианосцах. Но после их отказа контракт на два опытных XF-84Н Картвели получил от ВВС.

Турбовинтовой двигатель «Аллисон» с двумя турбинами мощностью почти четыре тысячи лошадиных сил Картвели разместил за кабиной пилота и длинным валом соединил его с воздушным винтом. Схема, как на «Аэрокобре», с поршневым двигателем. Три сверхзвуковые лопасти воздушного винта имели диаметр 3,7 м, что позволило не удлинять переднюю ногу шасси. Чтобы избавиться от турбулентного обтекания горизонтального оперения, его установили на вершине большого киля.



Первый опытный турбовинтовой истребитель XF-84H

Воздушный винт создавал большой крутящий момент, который Картвели пытался уравновесить разными конструкторскими решениями. В результате на удлинённом фонаре кабины, переходящем в гаргрот, появился маленький треугольный киль. Впервые на этом опытном самолёте Картвели была применена воздушная турбина, автоматически открывающаяся в поток при отказе двигателя, обеспечивающая работу в аварийном режиме гидравлической и электрической систем.

Для лётных испытаний оба опытных самолёта привезли по железной дороге в Калифорнию на авиабазу Эдвардс. После первого полёта лётчик-испытатель компании доложил, что на скорости 850 км/ч самолёт становится неустойчивым, и он отказывается его испытывать. За очень громкий и неприятный звук турбовинтовой истребитель Картвели прозвали «Тандерскрич». Взлетающий XF-84H было слышно за несколько десятков километров, а у тех из наземного персонала, кто стоял близко от самолёта с работающим двигателем, наблюдались явные признаки нарушения здоровья.

Первый опытный XF-84H выполнил восемь испытательных полётов, второй – только четыре. Непреодолимые проблемы этого проекта заставили от него отказаться, но накопленный опыт пригодился в следующих разработках новых самолётов. Отреставрированный добровольцами первый опытный «Тандерскрич» занял почётное место в экспозиции Национального музея ВВС США. Этот опытный истребитель Картвели был во время его испытаний самым быстрым одномоторным самолётом с воздушным винтом.



Второй опытный истребитель с воздушным винтом в полёте

Ещё одной интересной опытной работой, в которой Картвели принял участие, была разработка системы «точечного» взлёта на примере его серийного истребителя с прямым крылом. Истребителю для взлёта не нужен был аэродром.

Была разработана конструкция специальной платформы на колёсах, буксируемой грузовиком. На платформе устанавливался и закреплялся заправленный истребитель в горизонтальном положении с убранными шасси.

Снизу хвостовой части его фюзеляжа на силовых узлах крепился большой пороховой ускоритель под углом в 30 градусов к продольной оси самолёта.

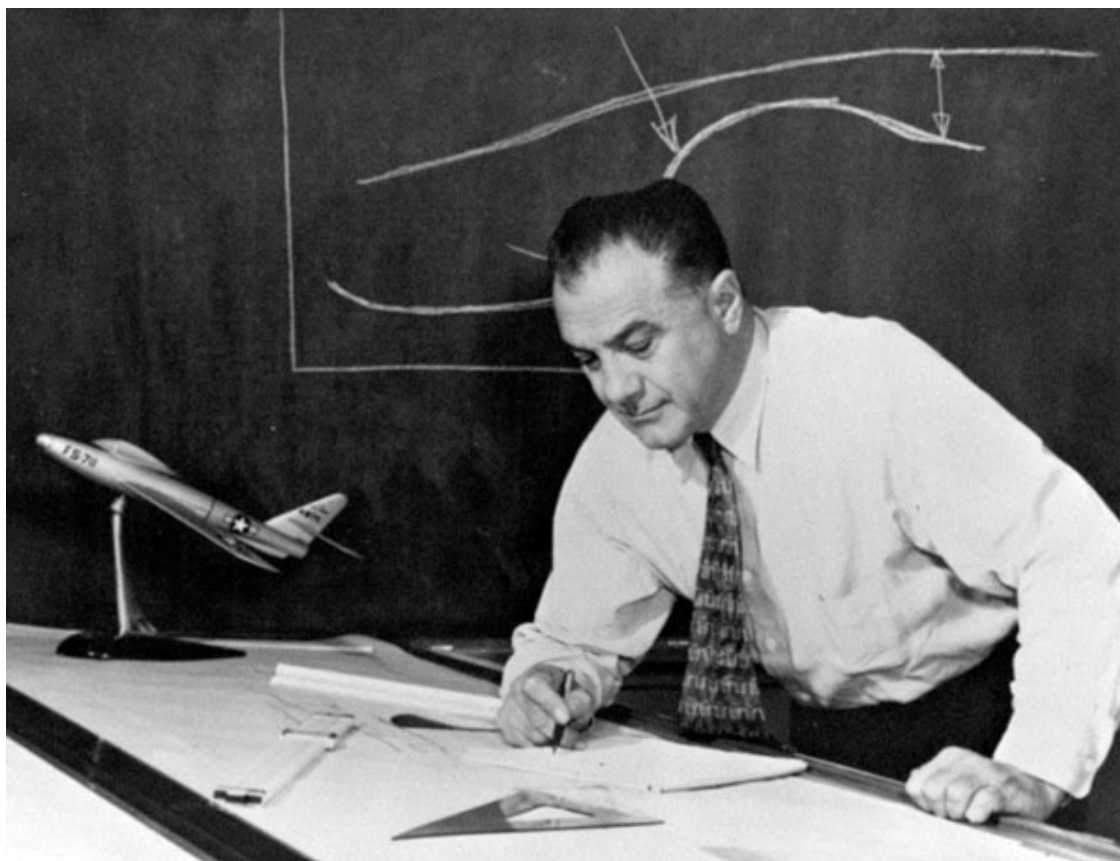


«Точечный» взлёт опытного истребителя Картвели

Грузовик привозил платформу с истребителем в заданную точку взлёта и уезжал. Платформу закрепляли домкратами на земле. Пилот занимал место в кабине. Затем конструкция платформы позволяла повернуть на ней самолёт носом вверх под углом в 45 градусов. Пилот запускал двигатель, выходил на взлётные обороты и включал зажигание стартового ускорителя. Он плавно выбрасывал истребитель вперёд и вверх на высоту около двухсот метров и отваливался, а истребитель уверенно продолжал разгоняться на своём двигателе и набирать высоту. Всё это было блестяще продемонстрировано в начале 1954 года.

Стреловидные истребители Картвели

Практически одновременно с работой над перехватчиком XF-91 «Тандерсептор» Картвели начал прорабатывать стреловидный ударный самолёт в качестве модернизации серийного истребителя с прямым крылом. Военные выдали контракт на его разработку и постройку опытных машин. Но фактически оказалось, что это будет совершенно новый самолёт со своими многочисленными проблемами, работа над которым затянется на многие годы.



Александр Картвели – работа над стреловидным истребителем

Аэродинамическая схема, на которой остановился Картвели, была классической. Среднеплан с крылом малого сужения и стреловидностью 40 градусов по четверти хорд. Небольшой отрицательный угол поперечного V. Предкрылки, обслуживающие зону элеронов. Главная забота Картвели – снизить волновое сопротивление машины.

Но ударный многоцелевой истребитель должен нести бомбовую нагрузку и подвесные баки. Картвели решает установить по два пилон на нижней поверхности каждого крыла. Один точно в корне крыла, другому остаётся место перед элероном. Ведь надо убрать ногу шасси, хотя он, как всегда, использует кинематическую схему с подтягом.

Первый опытный с серийным ТРД и тягой всего 2360 кг взлетел 3 июня 1950 года. Для второго купили в Англии двигатель «Сапфир» с большей тягой. Он будет выпускаться в США по лицензии компанией «Райт» под индексом J65. Вторым XF-84F с «Сапфиром» начал лётные испытания в феврале 1951 года. На третьем опытном Картвели решил попробовать боковые воздухозаборники в корне крыла. Но оказалось, что они съедают тягу двигателя.

Их оставили для модификации разведчика, для которого было важно освободить носовую часть фюзеляжа для размещения фотоаппаратов.



ёёё 320-1

Первый опытный стреловидный истребитель

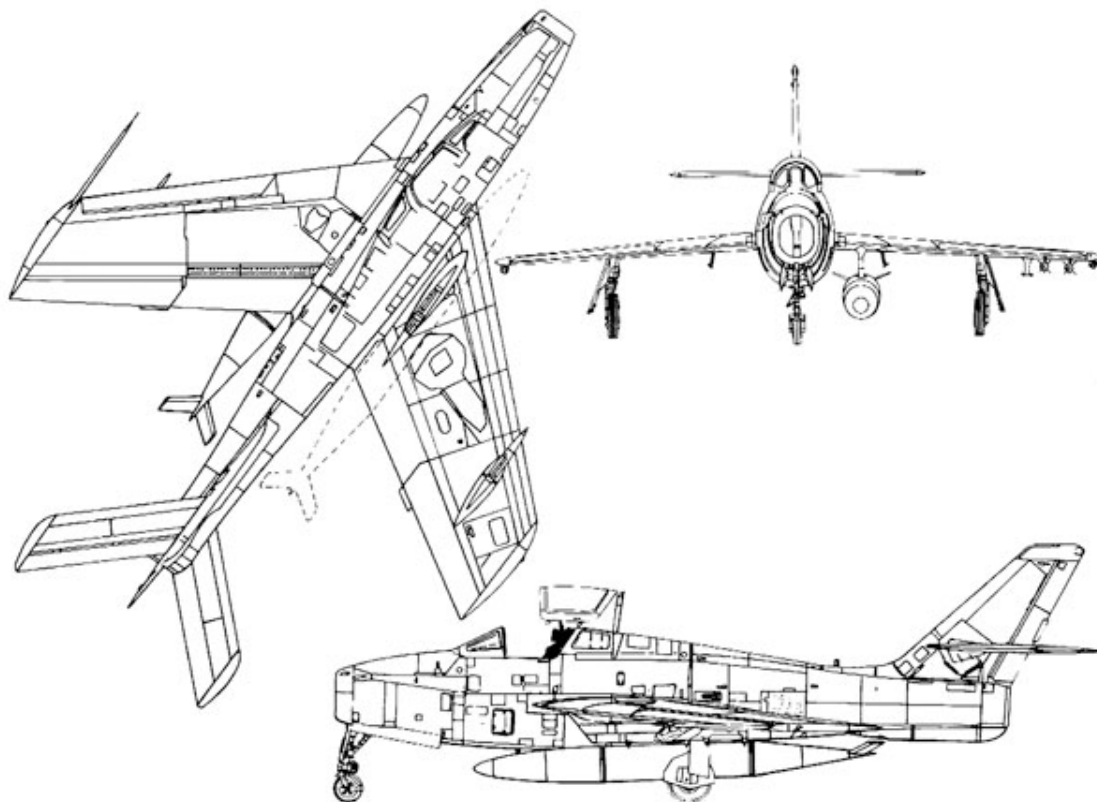
Через год все три опытные стреловидные машины летали на больших околозвуковых скоростях. И тут появились проблемы с управлением и неустойчивой работой двигателя. Картвели переделывает оперение, и самолёт стал послушным. Но он по-прежнему трудно выходит из штопора.



ёёё 320-2

Укороченный взлёт F-84F с ракетным вооружением

Несмотря на сложности явлений околозвукового обтекания самолёта со стреловидным крылом и оперением на скорости 1100 км/ч, когда возникают местные скачки уплотнения, Картвели удалось решить все проблемы. Но это потребовало гораздо больше времени, чем он ожидал. Только через пять лет после начала лётных испытаний истребитель F-84F «Тандерстрик» можно было предложить союзникам США по НАТО. От серии к серии он становился всё более надёжным, и его боевая мощь усиливалась.



ёёёё 321

Общий вид серийного истребителя-бомбардировщика F-84F

«Тандерстрик» стал первым истребителем Картвели, которому доверили нести тактическую атомную бомбу весом около тонны. Четыре пилона под стреловидным крылом позволяли комбинировать бомбовую нагрузку и подвесные баки для увеличения дальности. Проблема помпажа двигателя на переходных режимах полёта была сразу решена правильным выбором геометрии перепускных створок воздушных каналов по бокам фюзеляжа под кабиной пилота. Стреловидный F-84F разительно отличался от его старшего брата с прямым крылом: откидная часть фонаря кабины рычажной системой легко поднималась вверх и назад, предкрылки обеспечивали эффективную работу элеронов, а автопилот облегчал работу лётчика.



Стреловидный F-84F 50-й серии в дальнем полёте

Стреловидный истребитель Картвели оказался настолько хорош, что к его производству подключили ещё один авиационный завод компании «Дженерал моторс» в Канзас-Сити, который к середине 1957 года выпустил 600 машин.



Истребитель Картвели F-84F в музее под Москвой

Мне удалось обнаружить прекрасно сохранившийся истребитель Картвели F-84F в частном музее техники Вадима Задорожного в подмосковном Архангельском.



Стреловидный разведчик RF-84F «Тандерфлеш»

Проектируя вариант стреловидного разведчика, Картвели был поставлен в жёсткие ограничения по размещению шести фотокамер с плоскими стеклянными окнами в носовой части фюзеляжа истребителя. Он вынужденно пошёл на боковые воздухозаборники в корне крыла, хотя, отработав эту схему, с успехом применит её на сверхзвуковом истребителе.



Памятник стреловидному разведчику Картвели

Удлиненный наплыв крыла для воздухозаборника инициирует более толстый пограничный слой, который в зоне элерона уже становится критическим. Поэтому на каждом крыле разведчика появились две аэродинамические перегородки. Пограничный слой носовой части фюзеляжа на входе в воздухозаборник сливается. В наружном обводе каждого воздухозаборника установили по два пулемёта. В 1957 году был выпущен последний, 715-й, «Тандерфлеш». Из них 327 были проданы в страны НАТО.

Стреловидные машины Картвели «Тандерстрик» и «Тандерфлеш» находились в эксплуатации в разных странах много лет. Подполковник Роберт Скотт прилетел 9 марта 1955 года на F-84F из Лос-Анджелеса в Нью-Йорк за 3 часа 45 минут, установив новый рекорд.

Теперь уже можно было с уверенностью сказать, что Александр Картвели, которому скоро будет шестьдесят, стал корифеем и в области реактивной авиации. Его реактивные истребители являлись основой авиационной мощи не только Соединённых Штатов, но и других западных стран.

А как сложилась жизнь другого выдающегося авиаконструктора и уроженца Тифлиса, талантливого и неутомимого Александра Северского? В каком качестве и с какими успехами встретил он Победу над врагами США? Какие проблемы решал в послевоенные годы?

Глава 12. Востребованный майор Северский

Военные будни

После выхода в свет книги и фильма о воздушной мощи майор Северский обрёл небывалую популярность. Его рвут на части. Шикарная квартира в южной части Центрального парка Манхэттена становится постоянным местом жительства Александра и Эвелин, особенно в конце года. Здесь он также ведёт переговоры о своих новых выступлениях и публикациях. Им удаётся вырваться в свой большой загородный дом на северном побережье Лонг-Айленда в районе Ашарокен только на субботу и воскресенье. Этот особняк они считают своим летним домом и принимают в нём самых знатных гостей. Недавно там гостил Уолт Дисней с женой Лиллиан и двумя дочерьми Дианой и Шарон. В отсутствие хозяев за домом и прислугой иногда присматривает сын Пишванова, Николай. У супругов Северских так и не было детей, и Николая они принимали за сына.

Отец мальчика Александр Пишванов, который был ведущим конструктором по самолёту на заводе Северского, теперь исполнял обязанности завхоза и мастера на все руки в его особняке на побережье. Он выращивал овощи и цветы на двух пустых участках земли рядом с особняком, хозяйничал в большом гараже у дома и создавал там шедевры ручной работы из металла и дерева. Когда 14 мая 1942 года в восточных штатах США ввели ограничение потребления бензина частными автомобилями – 10 литров в неделю, Пишванов смастерил грузовой трёхколёсный мотороллер, в кузове которого он привозил из ближайшего городка Норспорт продукты и свежие газеты.

Пишванов также был постоянным спутником Северского на рыбалке. На большой лодке он был на вёслах, а его патрон закидывал длинный спиннинг с несколькими крючками на ярких оранжевых поводках. На поводке ловилась большая голубая рыба весом от полутора до трёх килограммов. Северский жарил рыбу сам, и её белое мясо было невероятно нежным и вкусным.

Часто в доме появлялся третий Александр – старый друг Тучков. Говорили по-русски, и это, наверно, мешало майору избавиться от акцента, когда он выступал на английском языке.

Война наложила свои ограничения на жизнь Северских. Гражданские пилоты не могли больше летать в своё удовольствие, соревноваться и устанавливать рекорды. Все авиационные представления были отменены, и супруги Северские даже лишились своего самолёта. Но его не просто конфисковали, а попросили Александра перегнать машину на военный аэродром, сообщили, что она будет использоваться для перевозки высших офицеров и чиновников военного министерства и выплатили владельцу самолёта большую сумму – почти 17 тысяч долларов. Для сравнения, за фильм у Уолта Диснея он получил 27 тысяч.

Вечерами по воскресеньям из освещённого особняка Северских доносились звуки аккордеона и приятный голос хозяина, который с упоением пел старинные русские романсы. А иногда они с Эвелин отправлялись в ночной клуб потрянуть стариной в ностальгическом танце.

Эвелин записывается добровольцем в «Гражданский авиапатруль», начинает летать и перевозить офицеров, военные документы и материалы, исполняя иногда обязанности курьера. В отличие от известной лётчицы Амелии Эрхарт она не носит лётную форму, а предпочитает свои лучшие, привлекающие внимание наряды, которые дополняют холёные волосы и безупречный макияж. Эвелин становится также активисткой «Общества помощи русским в войне». Они собрали шесть миллионов долларов на медикаменты для раненых в России.

Не менее активным общественником проявляет себя и майор Северский в «Комитете легиона американского единства», в котором видные бывшие эмигранты боролись против этнического и религиозного фанатизма, противодействуя фашистским идеям. Он выступает с военными обзорами в «Доме свободы», участвует в совместном выступлении с бывшим послом США в Советском Союзе Джозефом Дэвисом.

Обращаясь к матерям, жёнам и невестам вернувшихся с войны без ноги американцев, Северский публикует в «Женской домашней газете» проникновенную автобиографическую статью «Моей карьерой я обязан потерянной ноге».

Отклики на эту статью были настолько многочисленны, что военные выпустили короткий пропагандистский фильм для инвалидов войны, вселявший в них веру и надежду. Александр ведёт обширную переписку со своими единомышленниками: авиационными генералами Франком Эндрюсом и Карлом Шпаацем, английским маршалом авиации Артуром Харрисом. У него много корреспондентов среди русских общин городов страны. Постоянный обмен письмами с Игорем Сикорским. У него в квартире в Манхэттене коротковолновый радиоприёмник и магнитофон. Он слушает и записывает наиболее интересные передачи Би-би-си и немецкого радио, касающиеся военных новостей.



В ночном клубе

Майору Северскому предложили вести постоянную колонку военной авиации. Она будет печататься в десятках самых популярных газет трижды в неделю. Над текстом он любил работать по ночам. Утром ехал в свой офис в Рокфеллер Центре, где секретарша перепечатывала материал. Александр внимательно его правил и только потом отправлял в редакцию. Его первый обзор событий воздушной войны появляется 4 октября 1943 года. Наряду с освещением всех сражений автор гнёт свою линию, сокрушаясь, что в США нет министерства авиации, как в Англии. Он постоянно внушает читателям необходимость реализации основных положений его авиационной доктрины.

Почти целый год майор Северский не только снабжает огромный круг читателей ежедневных газет правдивой информацией о состоянии военной авиации США, их союзников и врагов, но и формирует общественное мнение относительно роли авиации в обеспечении победы. В своей заключительной статье он напоминает, что в демократической стране избиратели должны быть ответственны за национальную безопасность и хорошо информированы о всех проблемах.

Когда Александр и Эвелин отдыхали в начале 1944 года во Флориде, местный «Роллингс Колледж» присуждает майору Северскому почётную степень доктора наук за его вклад в развитие авиационной мощи США. Однако командующий ВВС армии США генерал Арнольд и его ближайшее окружение по-прежнему враждебны и не могут простить Северскому его резкой критики в их адрес. Александр хочет собрать материал для своей новой книги и просит разрешения посетить ряд авиационных заводов и воинских частей. Генерал Арнольд ему отказывает.

В декабре 1944 года после блистательного выступления на съезде Ассоциации американских инженеров у Александра Николаевича рождается новая идея – он должен посетить Европу сразу после окончания там военных действий. Но нужно разрешение, а тут опять Арнольд. Как же найти выход из тупика?

Советник военного министерства

К счастью у майора Северского оказался влиятельный почитатель – заместитель военного секретаря Роберт Петтерсон. Он и раньше помогал, чем мог, бывшему авиаконструктору и публицисту. Но теперь, в феврале 1945 года, у Александра Николаевича появился свет в туннеле. Уже месяц, как его непреодолимый недруг, генерал Арнольд, лежит в армейском госпитале во Флориде после обширного инфаркта, а исполняющий обязанности командующего ВВС армии генерал-лейтенант Гилес не станет чинить ему препятствий. Северский обращается к Роберту Петтерсону за содействием совершить путешествие в Европу после победы над Германией. Дальше всё пошло как по маслу.

Петтерсон получает согласие военного секретаря Стимсона поручить майору Северскому специальную миссию по исследованию результатов войны в Европе и назначить его советником военного министерства. Зарплата была чисто символической – один доллар в день. Всё обеспечение командировки майора Северского в Европу, включая воздушные и наземные перевозки, обмундирование, питание и проживание, возлагалось на главный штаб ВВС.

В мундире с погонами и нашивками майора ВВС США Александр отбывает в Европу с широкими полномочиями и полным материальным обеспечением на целых пять месяцев. Он посещает Англию, где в главном штабе ВВС встречается со своим давним другом, прекрасным лётчиком, для которого он в своё время строил пилотажный самолёт, Джимми Дулиттлом. Теперь он трёхзвёздный генерал. Потом майор Северский отправляется в сво-

бодную Францию, Швецию и Швейцарию. Когда была подписана капитуляция Германии, майор уже был там. Он объездил и облетал больше сотни городов, анализируя результаты американских и английских бомбардировок. Он посещает авиационные заводы и аэродромы Люфтваффе. Он даже рискнул полетать на реактивном истребителе Мессершмитта ME-262 и был от него в восторге. Майора Северского приглашают на беседы с немецкими учёными, пилотами и техниками. Александр обещал привезти в США подробный отчёт о всех аспектах авиационной мощи нацистской Германии.

Американские оккупационные власти оказывают майору Северскому всяческое содействие, как личному посланнику Петтерсона. Ещё его там очень плотно опекают два высокопоставленных почитателя и единомышленника: командующий стратегической авиацией США в Европе генерал Карл Шпаац и командующий 9-й воздушной армией генерал-лейтенант Хойт Ванденберг. Любая просьба авиаконструктора и аналитика Северского сразу исполняется.

Когда стало известно, что одним из плененных немцев, задержанным американцами в школе города Аугсбурга, северо-западнее Мюнхена, оказался Герман Геринг, многие генералы захотели присутствовать при его первом допросе. В Аугсбург прилетели Шпаац и Ванденберг, они прихватили с собой и Северского.

Допрос Геринга 10 мая 1945 года больше напоминал интервью кинозвезды. Ему задавали вопросы, а он кокетливо и пространно отвечал. Геринг уверял, что он категорически возражал против нападения на Россию, а после неудачной «Воздушной битвы за Англию» Гитлер сам принимал основные решения по Люфтваффе. Допрос продолжался два часа. Когда очередь дошла до майора Северского, он начал с вопроса о стратегии:

– Почему были затрачены огромные ресурсы на разработку и производство «оружия возмездия» самолёт-снаряд ФАУ-1 и баллистическую ракету ФАУ-2, когда Люфтваффе во второй половине 1944 года так нуждалось в усилении для защиты Германии?

– До вторжения союзников в Нормандию ФАУ-1 были эффективны, а после наши усилия концентрировались на реактивном истребителе Me-262. Решение по проекту ФАУ-2 принимал сам Гитлер.

Второй вопрос майора Северского касался причины отсутствия у Германии тяжёлых четырёхмоторных бомбардировщиков:

– Мне известно, что четырёхмоторный «Фокке-Вульф» серийно выпускался в 1939 году. Почему не был организован выпуск этих самолётов в варианте тяжёлого бомбардировщика, когда после «Воздушной битвы за Англию» стало ясно, что бомбовая нагрузка двухмоторных самолётов недостаточна?

– Мы разрабатывали бомбардировщик Хейнкеля He-177 и пытались создать бомбардировщик Мессершмитта Me-264. Но из-за того, что наши производственные возможности не были такими большими, как в Америке, мы не могли быстро выпускать всё, что было нужно.

– Я всё же хочу установить причину, по которой не строились большие бомбардировщики. Вы не верите в стратегическую воздушную мощь или ограниченные производственные возможности позволили выпускать только тактические самолёты для кампании в России? – уточняет вопрос Северский.

– Нет, я всегда верил в использование авиационной мощи в стратегических целях. Я строил Люфтваффе как прекрасный бомбардировочный флот. Только посмотрите, как он сровнял с землёй Сталинград! Мой прекрасный бомбардировочный флот был использован для транспортировки всего необходимого для армии в Сталинграде. Я всегда был против Русской кампании.



Ванденберг и Северский в Германии

После такого ответа Геринга всем присутствующим стало ясно, что он просто морочит голову. На вопросы генералов Ванденберга и Шпааца ответы Геринга были такими же не конкретными. После допроса Геринга та же команда генерала Шпааца допросила нескольких высших офицеров Люфтваффе. От них майор Северский добился исчерпывающих ответов, которые потом дополняют его отчёт.

Такое важное событие в Германии, как встреча лидеров победивших стран в Потсдаме с 17 июля по 2 августа 1945 года, не могло не заинтересовать Александра. Он подключает всех своих благодетелей, но для включения в состав военной делегации США необходимо согласие ещё формально командующего ВВС генерала Арнольда. Оно возможно только после личной встречи с ним в аэропорту Парижа, куда он прилетает из США.

Александр Николаевич летит в Париж. Там он встречается со своим братом Георгием, сводной сестрой Никой и посещает могилу отца.

Пятизвёздный генерал Арнольд ждал покаянного извинения Северского за нелюбезную критику в свой адрес в его публикациях. Он сразу поинтересовался, зачем Северский рвётся на конференцию в Потсдам. Александр ответил, что хочет узнать, чем дышат русские, а его способность говорить с ними на их языке позволит добиться многого. Арнольд сразу отрезал:

– Меня не интересует Россия. Эта проклятая отсталая страна никогда не будет что-нибудь значить. Мы можем спокойно забыть о ней.

– Я придерживаюсь другого мнения, – спокойно возражает Александр. – Я сам оттуда и знаю, на что эти люди способны. Я бы хотел не отрывать от них свои глаза.

– Хорошо, хотите попусту терять своё время, теряйте. Джо, иди сюда. – Арнольд обращается к командующему 12-й воздушной армией генералу Джозефу Кэннону: – Северский хочет в Потсдам, оформи.

Так майор Северский оказался в самом центре уникального сотрудничества Запада с Россией, где решалось послевоенное устройство мира. Но он был разочарован – ни один русский офицер, ощущая близость Сталина, не посмел вступить с ним в откровенный разговор.

В Берлине Александр был потрясён катастрофическим эффектом многочисленных бомбардировок английской и американской авиации. Впрочем, так было и в других промышленных городах Германии.

Черновик отчёта уже готов. Путь домой лежал через Англию. Там в августе 1945 года на военном аэродроме Королевских ВВС в Баском-Даунсе майору Северскому доверили полетать на одном из первых серийных экземпляров реактивного истребителя «Вампир» компании Де Хэвилленд.

Эта однодвигательная машина с двумя фюзеляжными балками, как на поршневом истребителе «Лайтнинг» компании Локхид, покорила Александра ещё сильнее, чем немецкий Me-262. Он окончательно уверовал, что век поршневых самолётов прошёл.

Возвращение домой в конце августа было радостно встречено Эвелин. Их престарелый пёс Водка повизгивал от счастья. Наконец, Александр мог стряхнуть напряжение всех дней этой ответственной командировки.



После полёта на английском реактивном «Вампире»

Недавно назначенный военным секретарём Роберт Петтерсон устроил Александру очень тёплый приём. Отчёт независимого эксперта майора Северского включал глубокий анализ результатов прошедшей воздушной войны в Европе. Он особо отмечал моральное воздействие бомбардировок Германии на рабочих её военной промышленности и отвлечение значительной части ресурсов на устранение последствий бомбардировок и строительство подземных заводов. Воздушная поддержка была решающей в большинстве наземных

и морских операций. Американская доктрина дневных бомбардировок успешно реализовывалась только после использования сопровождения тяжёлых бомбардировщиков истребителями. Диктаторские полномочия Гитлера и его стратегическая некомпетентность способствовали разгрому Германии. Точность бомбометания американских самолётов оказалась достаточно низкой.

Рекомендации отчёта Северского предусматривали:

1. Использование немецких научных достижений в областях военной техники и специалистов как военные трофеи для повышения оборонной мощи США.
2. Конгресс и граждане США должны знать, что реактивная техника сделала существующие самолёты устаревшими.
3. Радиолокационная техника требует обеспечения превосходства в электронной сфере над потенциальным врагом.
4. Весь авиационный потенциал США должен быть организован в единый вид вооружённых сил.

Военный секретарь Петтерсон после вступления в эту высокую должность в правительстве Трумэна решает целиком опубликовать отчёт известного военного обозревателя Северского в средствах массовой информации. После капитуляции Японии он просит Александра Николаевича повторить такую же командировку и в таком же статусе в бывший Тихоокеанский театр военных действий.

Только месяц Александр побыл дома, и снова в путь. На этот раз на запад. Под покровительством своего друга генерал-майора Гарольда Джонса он полетел собирать материал. Перелетая с одной военно-воздушной базы на другую по островам Тихого океана, майор Северский приземлился на Окинаве. И первым важным и очень нужным майору лицом был командующий оккупационными силами США на Тихом океане шестидесятипятилетний генерал Дуглас Макартур.

Откровенный разговор с командующим должен прояснить, какова была реальная роль авиации в победе над Японией. После этой встречи Макартур становится его покровителем. Опять, как в Германии, Александр исследует результаты американских бомбовых ударов по крупным военно-промышленным объектам городов Японии. На земле и с воздуха он изучает характер разрушений, сверяя его с хронологией боевых вылетов.

Ему организовали интервью с императором Хирохито и генерал-лейтенантом Сабуро Индо, отвечавшим за выпуск самолётов и двигателей. От почитаемого японцами императора майор Северский узнаёт много интересного. Оказывается, уже весной 1945 года правительству Японии стало ясно, что война проиграна. Разрушенные бомбардировками города, заминированные американцами порты и потопленный транспортный флот. Всё это вызвало в стране голод и сокращение военного производства. Тогда император 7 апреля 1945 года меняет военное правительство. Премьером назначается адмирал на пенсии Кантаро Сузуки, министром иностранных дел становится ярый критик войны Шигенори Того. Однако всемогущий Высший военный совет, состоящий из командующих армиями и флотами, сопротивлялся мирным переговорам. Тем не менее в мае 1945 года правительство Японии обратилось к руководству Советского Союза с просьбой быть посредником в мирных переговорах с США. Но эти усилия не увенчались успехом. Тогда по своей инициативе Хирохито трижды, 18 и 20 июня, а также 7 июля, встречался с членами Высшего военного совета и пытался убедить их в необходимости прекратить войну.



Майор Северский и генерал Макартур, 1945 год

Чем больше деталей истории этой кровавой битвы с японцами узнавал Северский, тем сильнее болело его сердце. Сколько людей и ресурсов потеряно при последовательном завоевании каждой группы островов! И всё из-за недостаточной дальности бомбардировщиков В-29. В то же время ещё в 1941 году компания «Консолидейтед» выиграла конкурс на дальний бомбардировщик В-36 с дальностью 13 тысяч километров. Но этот проект получил во время войны такой низкий приоритет, что до сих пор не взлетел даже опытный. Северский в отчёте подвергнет критике такое решение правительства США. Имея такие бомбардировщики, можно было уничтожить промышленный потенциал Японии в её метрополии и принудить её к капитуляции, не сражаясь за острова в Тихом океане.

Майор Северский пять раз облетает Хиросиму и Нагасаки. В Хиросиме его поразили характер разрушений от атомного взрыва. Он был таким же, как и в других городах, например в Осаке. И там и тут похожие зоны площадью в пять квадратных километров, покрытые розоватым пеплом, перемешанным с кирпичами, черепицей и ржавым железом. Это результат огромного пожара деревянных построек. Только несколько бетонных и стальных каркасов уцелели. Но с самолёта было ясно видно, что группа современных многоэтажных домов центра устояла. Потом он два дня исследовал Хиросиму на земле и только подтвердил свои выводы. Здесь не было «лысого пятна» – следа центра атомного взрыва, где всё испаряется. Бомбу взорвали на высоте 700 м над Хиросимой.

Такая же картина предстала перед ним в Нагасаки, где он провёл два дня. Но рельеф местности здесь был холмистый, и, несмотря на большую мощность плутониевой бомбы, площадь разрушений была существенно меньшей. Радиоактивность местности была незначительной, и Александр не боялся получить лучевую болезнь.

Похожий характер разрушений в Нагасаки, Хиросиме и в других городах Японии, подвергшихся бомбардировке зажигательными и фугасными бомбами, а также опрос выживших, позволил Северскому сделать важный вывод: идентичные разрушения – следствие одновременного грандиозного пожара большого количества деревянных строений.

По его оценке, такие разрушения, как в Нагасаки и Хиросиме, могли произвести двести бомбардировщиков В-29 с зажигательными бомбами. Но в центрах таких городов, как Чикаго или Нью-Йорк, разрушения от таких атомных бомб будут значительно меньшими. Малую эффективность атомной бомбы следует ожидать и при ударе по боевым кораблям.



Майор Северский в эпицентре взрыва в Нагасаки

Свой отредактированный отчёт по Японии Северский отправил военному секретарю правительства Петтерсону 11 февраля 1946 года, а через четыре дня предстал перед специальным комитетом сената по атомной энергии. Высокопоставленные лоббисты Флота и Манхэттенского Проекта сообща обрушились на майора Северского за принижение им значения атомной бомбы. Выступающий экспертом заместитель руководителя Манхэттенского Проекта бригадный генерал Томас Фаррелл объявляет, что, по его расчётам, эквивалентные разрушения в Хиросиме могли вызвать не 200, а 730 бомбардировщиков В-29 с обычными бомбами. Президент Массачусетского технологического института доктор Карл Комптон утверждал, что бомба, сброшенная на Хиросиму, в Нью-Йорке не оставит камня на камне.

Но весь этот злобный «лай» на Северского внезапно прекратился 1 июля 1946 года, когда было опубликовано Заключение большой исследовательской группы Стратегического бомбардировочного командования о результатах Второй мировой войны на Тихом океане. По их расчётам, такие же разрушения в Хиросиме, какие произвёл «Литтл Бой», могли сделать 220 бомбардировщиков В-29.

Как раз в этот день в районе атолла Бикини на Маршалловых островах с бомбардировщика В-29 была сброшена атомная бомба «Марк III». Она взорвалась на высоте 200 м над стоящими на якорях безлюдными японскими и ненужными американскими боевыми кораблями. Как и оценивал Северский, из 88 кораблей затонуло только пять и большинство сохранили боеспособность. Меньше чем через месяц там же взрывают атомную бомбу под кораблями на глубине 30 м. Затонуло и перевернулось только девять. Но оставшиеся 74 получили сильное загрязнение брызгами радиоактивной воды.



Роберт Петтерсон, Александр Северский и Карл Шпаац

Эти результаты невероятно подняли репутацию Александра Северского. С подачи военного секретаря Петтерсона госсекретарь Джеймс Бирнес завизировал, а президент Гарри Трумэн подписал 18 декабря 1946 года награждение Александра Северского высшим знаком отличия в США для гражданских лиц – медалью «За заслуги».

Вручение состоялось 6 февраля 1947 года в присутствии Эвелин, командующего ВВС армии Карла Шпааца и других деятелей авиации. На грудь Северского медаль прикрепил военный секретарь Роберт Петтерсон.

В наградном листе было написано:

«АЛЕКСАНДРУ П. де СЕВЕРСКОМУ, за исключительные заслуги в выполнении выдающейся службы Соединённым Штатам. Мистер де Северский в качестве специального консультанта военного секретаря служил советником по авиации и содействовал своими публикациями формированию правильного общественного мнения средствами массовой информации с сентября 1939-го по сентябрь 1946.... Авиационные знания мистера де Северского, его целеустремлённость и энергичное отстаивание его идей оказали большую помощь в успешном ведении войны».

Эта медаль Северского находится в авиационном музее в Вашингтоне.



Медаль «За заслуги» Александра Северского

Теперь, имея таких высоких единомышленников и покровителей, Александр мог с удвоенной энергией продуктивно работать над повышением авиационной мощи своей страны. Тем более что в сознании Северского всё больше вырисовывается и потенциальный враг Соединённых Штатов и западных стран – коммунисты Советского Союза, Китая, Северной Кореи и других стран, где они успешно устанавливают свои режимы.

Александр прекрасно помнил, что ещё год назад его бывшие соотечественники во главе со Сталиным повели себя некрасиво, отказавшись даже вести переговоры о реструктуризации своего долга по ленд-лизу. В ответ США отказали им в кредитах. В феврале 1946 года Сталин произнёс речь, в которой объявил о неизбежности войны, пока существует капитализм. Тут же Черчилль в Фултоне раскрыл глаза всему западному миру на то, что Советский Союз построил «железный занавес», чтобы изолировать Восточную Европу. Тогда Северскому стало ясно, что Сталин хочет расширить свою империю, навсегда поработив народы на оккупированной Красной Армией территории.

И вот теперь, 12 марта 1947 года, Трумэн на объединённой сессии Конгресса озвучивает новую доктрину: «Соединённые Штаты должны помочь свободным народам, которые сопротивляются вооружённому меньшинству или внешнему давлению в попытке их покорить».

Конгресс большинством голосов утверждает ассигнования на помощь Греции, переживающей коммунистический мятеж, и Турции, которую шантажирует СССР, претендуя на контроль проливов из Чёрного моря.

Сознание Александра и весь его огромный жизненный опыт говорили, что Трумэн совершенно прав. В выступлениях и статьях Северского всё чаще повторяются слова «Советский Союз» и «Холодная война».

Приглашение в Белый дом приходит нечасто, тем более по поводу такой высокой награды. Международная Лига Авиаторов опять присудила ему за 1946 год свой самый почётный приз – Хармон Трофи. Церемония вручения состоялась 24 июня 1947 года.



Александр и Эвелин на вручении Трофи президентом Трумэн

Когда Гарри Трумэн с искренней радостью жал руку Северскому, статуэтка Хармон Трофи стояла рядом между ними и улыбающимся Петтерсоном. Кроме супругов Северских, Трумэна и Петтерсона на этой церемонии присутствовали: президент Международной Лиги авиаторов Чарльз Кервуд, генерал-лейтенанты Ванденберг и Дулиттл, генерал-майоры Норстад и Лемэй.

Уже дома в спокойной обстановке, после всех шумных застолий, Александр смог внимательно прочитать Сертификат, подписанный двумя президентами Кервудом и Трумэном.

«Александр П. де Северский
награждается
Международным Хармон Трофи
в 1940–1946 годах

За выдающийся вклад в победу Америки, его дальновидную защиту стратегической авиационной мощи и его отважные усилия в пробуждении нашего демократического общественного мнения к поддержке современных и адекватных Военно-Воздушных Сил. Комбинация научных авиационных знаний и стратегического видения позволила мистеру де Северскому служить отважным миссионером создания авиационной мощи и в то же самое время претворять его идеи в нужных проектах, их производстве и лётных испытаниях. Используя его военный опыт в Первой мировой войне, он задолго до Второй мировой войны предвидел тактическую необходимость в дальних эскадрильях истребителей. Он не только отстаивал эту концепцию, но и посвятил себя её разработке. Он упрочил значение принципов эскадрильного истребителя трудными личными испытательными полётами, рекордами скорости на больших дистанциях, рискуя жизнью при выполнении полётов. Как результат, наша страна в критический момент была психологически подготовлена к использованию этих принципов против врага и благодаря этому выиграла господство в воздухе, которое обеспечило победу».



Орден Северского – офицера Почётного Легиона Франции

Читая эти слова признания его заслуг международным авиационным сообществом и руководством его страны, Александр подумал, какой он счастливый человек, что смог стать таким нужным.

Этот 1947 год был для Северского урожайным на награды. В сентябре его пригласили в посольство Франции в Вашингтоне на церемонию вручения ордена за активное участие в Конгрессе инженеров Союзных стран в 1945 году, который вынес резолюцию о необходимости выделения ресурсов на восстановление и реконструкцию пострадавшей от войны Франции. Во время церемонии в присутствии Эвелин представитель Великого Магистра Почётного Легиона торжественно произнёс: «От имени Президента Республики Венсана Ориоля и в силу полномочий, которые нам даны, мы делаем вас офицером Почётного Легиона». Он вручил орден и диплом, обнял Северского и сказал несколько приятных слов.

Профессор и дипломат

Основные положения доктрины Северского о решающем значении военной авиации серьёзно изучаются студентами в ряде университетов и колледжей в стране и за рубежом. Его лекции в Авиационном университете в Монтгомери, Университете на авиабазе Максвелла в Алабаме, Школе стратегической разведки в Вашингтоне и в Колледже вооружённых сил в Норфолке в Вирджинии пользуются неизменным успехом. Профессора Северского приглашают многие исследовательские центры ВВС, воинские части и зарубежные институты. Он летит в Канаду, где его ждут в Колледже Королевских канадских ВВС и в Колледже национальной обороны. В Англии европейские авиационные специалисты собрались послушать Северского в Колледже Королевских ВВС.

Реальное воплощение идей профессора Северского всё-таки произошло в двух событиях, которые ознаменовали его моральную победу. Сначала президент Трумэн наконец создал независимые Военно-Воздушные силы. Военное министерство было переименовано в Министерство обороны в составе трёх отдельных видов вооружённых сил: ВВС, Армии и Флота. Второе событие произошло 23 апреля 1949 года. Тогда по инициативе командующего ВВС Ванденберга и при поддержке командующего Армией Брэдли и президента Трумэна, недавно назначенный секретарь по делам обороны США Луис Джонсон отменил постройку уникального суперавианосца «Соединённые Штаты». Он должен был быть в два раза больше до сих пор построенных и нести многодвигательные бомбардировщики с атомными бомбами и радиусом боевого действия в 3200 км. С его помощью Флот надеялся перехватить лидерство в обладании стратегическими наступательными вооружениями. Но, как доказывал Северский, за деньги, которые он стоил, можно построить сотни сухопутных стратегических бомбардировщиков. А самый большой и дорогой в мире корабль мог стать добычей удачливого бомбардировщика врага. В условиях начавшейся «холодной войны» Северский в своих опубликованных статьях обосновывал более рациональный путь повышения эффективности американских вооружённых сил.

Северский напоминал, что атомную бомбу нельзя рассматривать как универсальное оружие. Поскольку американские ВВС должны уничтожать военные предприятия врага, а не людей, то применение обычных фугасных бомб может оказаться более эффективным. Его обследование Хиросимы в 1945 году показало, что после взрыва «Литтл Боя» большинство каменных домов города уцелело, а движение трамваев было восстановлено через двое суток.

В это время статьи Александра печатала в его офисе в доме № 30 на Рокфеллер Плаза новая секретарша Анна Гамильтон, которую рекомендовала друг семьи Жаклин Кохран. Во время войны Кохран была директором большого подразделения женщин-пилотов (Women's

Airforce Service Pilots – WASP), которые перегоняли боевые самолёты, а Анна Гамильтон служила у неё и летала на истребителях P-40 и P-47. Сейчас Анна также брала классы музыки и истории в Колумбийском университете. У неё с Александром сложились нежные дружеские отношения.

В своих статьях майор Северский уже рисует сценарии возможной войны между США и СССР. Берлинский кризис, который длился целый год и закончился 12 мая 1949 года, показал реальность конфронтации. По прогнозам Северского, бомбардировщики обеих стран попытаются нанести удары атомными бомбами, пролетая навстречу друг другу через Северный Ледовитый океан. Когда через 25 лет американские военные раскроют планы ведения войны с Советским Союзом, то их сценарий будет именно таким.

Для Северского уже было ясно, и он во всеуслышание говорил об этом в своих статьях, что стратегические материалы, такие, как кобальт, хром, марганец, вольфрам, олово, слюда и натуральный каучук, будут иметь решающее значение для победы в новой войне. США должны немедленно наладить и расширить торговые связи со странами Латинской Америки, чтобы запастись этими материалами. Газеты в Латинской Америке перепечатывают статьи Северского. Аккредитованные в Вашингтоне послы пересылают тексты своим правительствам. Аргентина, Чили и Уругвай приглашают Северского для обсуждения проблемы безопасности Западного полушария.



В Чили с президентом Виделой

Лидеры этих стран с энтузиазмом восприняли призыв Северского к правительству США. Они надеялись увеличить свой экспорт в США. А Северский уже идёт дальше. Он утверждает, что Соединённые Штаты должны создать специальное ведомство по планированию создания запасов стратегических материалов в Западном полушарии. Бывший авиаконструктор становится дипломатом. В сопровождении юриста-международника из

Вашингтона Альфонса Ланда он летит в Буэнос-Айрес и ведёт переговоры с Президентом Аргентины Пероном и его министром авиации Оджедом.



Беседа с Президентом Уругвая Берресом

Затем майор Северский в Чили обсуждает с президентом Виделой и его командующими армией и авиацией конкретные меры по обеспечению безопасности Западного полушария.

Последней страной в турне майора Северского по Латинской Америке был Уругвай. Он встретил полное взаимопонимание у Президента Берреса и готовность Уругвая внести свой вклад в усилия Соединённых Штатов обеспечить безопасность стран Запада от возрастающей угрозы коммунистической агрессии.

Дипломатия майора Северского высоко оценивается в Вашингтоне. С чувством выполненного долга теперь можно взяться за новую книгу. Александр задумал её уже давно. Её основа уже есть – его статьи на актуальные военные темы в 1948–1949 годах. Общая направленность книги прежняя, Северский – верный «крестоносец» авиационной мощи своей страны. Но теперь в эпоху атомной бомбы говорить о победе в грядущей войне очень сомнительно, скорее надо заботиться о сдерживании вероятного противника совершить безрассудные агрессивные поползновения. С издательством «Саймон и Шустер» уже всё обговорено, книга должна выйти в октябре под пока условным названием «Мир через авиационную мощь».

Писатель-публицист

Но закончить книгу что-то мешало. Хотелось внести всё новые и новые идеи. Александр добавляет новые материалы, перерабатывает десятки страниц рукописи. Какие-то важные мероприятия, в которых он не мог не участвовать, постоянно отрывают его от работы над книгой. Лекции в Авиационном университете и по приглашению в важных организациях он пропустить не мог. Съезд «Национального общества изувеченных детей и взрослых», где перед тремя тысячами внимательных слушателей он должен был рассказать свою историю пережитого увечья и успеха. Запланированные выступления на радио отменять тоже нельзя.

Уже прошёл запланированный срок выхода книги, а писатель Северский никак не может отослать рукопись.

А тут радостное и хлопотное событие – переезд брата Георгия с женой Елизаветой, которую все называли Рени, из Франции на постоянное жительство в США. Приглашение Александра сработало. Три года тому назад Георгий пережил аварию своего лёгкого английского самолёта. В том полёте Георгий с воздуха наблюдал за движущейся цепочкой велосипедистов гонки «Тур де Франс» в горах Французских Альп, когда резкий порыв ветра бросил самолёт на базальтовый склон горы. Георгий получил множественные переломы, в том числе и бедра. Месяц в клинике и несколько месяцев упорной реабилитации позволили ему ходить без костылей, но одна нога оказалась короче другой. Он так же хромотал, как и его старший брат.

После случившегося братьям захотелось быть вместе. Тем более что у них обоих не было детей. Александр зачисляет брата своим помощником. Его место работы – офис на Рокфеллер Плазе. У братьев сложились сердечные отношения, но у них были разные компании. Друзья Александра – богатые американцы, а Георгий предпочитал общество русских эмигрантов.

Через три года после переезда Георгий Николаевич Северский и его жена Елизавета Александровна Северская станут гражданами США и возьмут имена на манер знаменитого родственника: Джорж П. де Северский и Рени де Северский. Они счастливо проживут в Нью-Йорке рядом с Александром двенадцать лет, когда Джорж неожиданно скончается из-за отказа кардиостимулятора его сердца. Рени проживёт ещё десять лет и будет похоронена рядом с мужем на русском кладбище в Нью-Йорке.

Книга Александра была уже почти готова. Толстая папка рукописи вместила пятьсот страниц. Но поставить точку он никак не решался. Его очень заботила болезнь Эвелин. Сердечное недомогание и гипертония. Лучшие врачи не могли однозначно назвать причину. Она перестала летать и предпочитала уединение. Александр всячески старался её развеселить. Он даже объявил, что свою новую книгу он посвящает ей, и показал лист из рукописи с текстом посвящения.

«Моей жене Эвелин, пилоту по её выбору, нежно посвящается эта книга. Её преданность, смелость и жертвенность всегда были для меня источником вдохновения и поддержки».

Она в ответ молча целует мужа.

Когда, наконец, рукопись книги Северского была отправлена в редакцию, 25 июня 1950 года Нью-Йорк узнал, что началась война в Корее. Заранее подготовленные войска Северной Кореи перешли границу по 38-й параллели и пытаются завоевать Южную. Для Александра стало ясно, что если это только начало и Северную Корею своими ресурсами поддержат Китай и Советский Союз, который в прошлом году стал обладателем атомной бомбы, то это, возможно, начало Третьей мировой войны. Александр рассуждает: «И как Сталин всё рассчитал! У него в Генеральном штабе сидят умные стратеги. Удар по капитализму нанесён в маленькой второразрядной стране, где нет стратегических целей, и основная воздушная мощь США тут не может быть использована. Военные ресурсы северян находятся в России и в Маньчжурии, но поразить их нашей стратегической авиацией мы не можем, так как по условиям этой местной «полицейской» операции формально находимся в состоянии мира. Мы вынуждены иметь дело со следствиями, а не с причинами».

Книгу надо срочно доработать и изменить название. Какой уж теперь мир, когда надо выживать. Издательство возвращает рукопись автору и даёт время на внесение изменений. Свою книгу он назовёт «Воздушная мощь: ключ к выживанию». В форме отдельной главы на семи страницах Северский пишет пролог под названием «Урок Кореи».

После выхода книги посыпался град критики. После успешной высадки американцев в Инчоне, в которой приняли участие армия, флот со своей авиацией, морские пехотинцы и ВВС, рецензенты книги упрекали Северского за недооценку баланса видов вооружённых сил. В комментарии к книге, опубликованном в «Ридерс Дайджест», Северский пишет: «Корейская война ведётся напрямую руками Кремля. Она стоит тысячи драгоценных жизней американских солдат и миллиарды долларов. Но Соединённые Штаты лишены возможности поразить питающую войну инфраструктуру Советского Союза».

Необыкновенный талант моделировать будущие процессы развития событий на основе глубокого анализа сегодняшних позволил Северскому предупредить граждан США: «Нам отныне предстоит изнурительный и бесплодный расход сил и унижения в нескончаемой серии малых войн – Корея сегодня... Индокитай завтра». К сожалению, прогноз бывшего авиаконструктора оправдывается.

Публицист Северский пользуется большим авторитетом на Капитолийском холме, особенно у консервативных республиканцев. Сенаторы приглашают его в качестве эксперта на слушания по важнейшим вопросам военной политики. На объединённом заседании комитетов по военным и иностранным делам обсуждается вопрос о посылке в Европу в дополнение к двум расквартированным там американским дивизиям ещё четыре. Эта мера по мнению Президента Трумэна должна уменьшить желание русских воспользоваться военными неудачами американцев в Корее зимой 1950–1951 годов и попытаться начать войну в Европе. Но Верховный главнокомандующий армией США не имеет права послать четыре дивизии в Европу без одобрения Конгресса.

AIR POWER: KEY TO SURVIVAL

BY
ALEXANDER P. DE SEVERSKY

Library
Pacific Union College
One Angwin Avenue
Angwin CA 94508
(707) 965-6241

Library
Pacific Union College



SIMON AND SCHUSTER • NEW YORK • 1950

Титульный лист второй книги Северского

Заслушиваются два эксперта: командующий стратегической авиацией генерал-лейтенант Лемэй и майор Северский. Их мнения схожи. Северский замечает, что эта мера не удержит русских от нападения, поскольку на каждую американскую дивизию в Европе они могут выставить тридцать. Конечно, послать войска надо, но в случае нападения они все погибнут. Единственным средством против возможной советской экспансии является угроза атомного удара по СССР большого числа американских бомбардировщиков.

Как публичная фигура Северский всё больше втягивается в политику, отдавая в своих выступлениях предпочтение определённому кандидату в номинации кандидата в президенты от республиканской партии США. После избрания Президентом Эйзенхауэра, Секретарь по ВВС Гарольд Тэлбот приглашает Северского на государственную службу своим заместителем. Как раз в это время Эйзенхауэр ведёт борьбу с лоббистами сомнительного «Проекта Линкольн», заявленная начальная стоимость которого составляла 21 миллиард долларов. Учёные и инженеры Массачусетского технологического института за эти деньги предложили разработать новую систему противовоздушной обороны. Северский публично выступает за «Проект Линкольн», и приглашение Тэлбота аннулируется.

Но Александр не унывает. Он много выступает на радио и телевидении, его выступления публикуются в газетах и журналах и затрагивают очень актуальные темы военного строительства. Его работа «Важность глобального воздушного командования» принесла ему в июне 1957 года вторую почётную степень доктора наук, на сей раз в Университете Южного Иллинойса. Каждый год его переназначают советником командующего ВВС США. Эта должность даёт майору Северскому статус и привилегии генерала. Он совершает бесплатные перелёты и поездки, оплачиваются все его расходы по командировкам и проживание на авиабазах.

Одна такая командировка на авиабазу в Калифорнии в 1957 году заканчивается романом. Их познакомил его друг. Энергичная тридцатитрёхлетняя Леонора Вингенрот была в разводе. Чем-то они зацепили друг друга. Шестидесятитрёхлетний майор с генеральским статусом явно приглянулся одинокой женщине, как только он начал говорить и рассказывать необыкновенные истории, которые с ним приключались. Потом выяснилось, что он может ей серьёзно помочь. Она как раз оформляла заявки на свои первые пять патентов в области фармацевтических средств и технологий лечения женской репродуктивной системы. Александр сразу согласился поделиться своим опытом составления заявки на патент. Командировка майора в Калифорнию затянулась.

В следующем году, 15 июня, у Леоноры родится первый и единственный ребёнок Александра Северского – дочь Диана. Когда она станет взрослой, то будет носить фамилию Прокофьев де Северский. Частые командировки в Калифорнию для Александра были невозможны, но они поддержат отношения ещё десять лет. Но после кончины Эвелин, когда предложения от Александра не последовало, Леонора выйдет замуж за бывшего военного лётчика из Канады.

Через год после рождения дочери в Калифорнии Александр поймёт, что приближается старость. Они с Эвелин отдыхали на чудном острове Андрос, жемчужине Багам. Он считал себя опытным рыбаком. Один с арендованного катера забрасывал длинный спиннинг с наживкой. Попалась крупная акула. Но когда Александр пытался затащить её в катер, резкая боль пронзила грудь, и силы оставили его. Он даже не помнил, как добрался до своего причала без акулы. Боль не отпускала.

Военная «Каталина» быстро перелетела с супругами Северскими с Багамских островов в Майами, где они были помещены в кардиологическое отделение известного госпиталя. У Александра диагностировали спазм сердечной мышцы и аритмию. У Эвелин – гипертонию на нервной почве. После курса лечения спазм у Александра убрали, но аритмию ликвидировать не удалось. Тогда его перевозят в Хьюстон, штат Техас, где знаменитый кардиохирург Майкл Дебейки вшивает ему кардиостимулятор.

Теперь вслед за Эвелин и Александр не может управлять самолётом. Он уже не так часто выступает и начинает работать над своей новой книгой.

Третья и последняя книга Северского вышла в свет в большом издательстве «МакГроу-Хилл» в апреле 1961 года под названием «Америка: слишком молодая, чтобы умереть».

AMERICA: TOO YOUNG TO DIE!

BY MAJOR
ALEXANDER P.
DE SEVERSKY

McGRAW-HILL BOOK COMPANY, INC. New York Toronto London

Титульный лист третьей книги Северского

Эта книга опять о военной стратегии Соединённых Штатов и всего Западного мира. Во вступлении, представляя автора книги, редактор отмечает, что когда началась Корейская война, и Президент Трумэн рассматривал её как «полицейскую операцию», а командующий армией США генерал Бредли уверял, что она закончится через несколько недель, то только майор Северский сказал американцам, что война будет долгой и кровопролитной, а закончится там, где началась. Только Северский предсказал вступление в войну Китая за месяц до того, как американцы обнаружили в Маньчжурии их многочисленные колонны, марширующие в сторону Кореи.

В книге двенадцать глав. Первую он назвал «Политика лжи». Она начинается с поэтической истории гибели отряда лёгкой кавалерии англичан численностью в шестьсот человек, попавшего в засаду в Крыму в прошлом веке. Кто-то ошибся... «Если сегодня кто-то ошибётся в Вашингтоне, – пишет Северский, – то погибнут шестьдесят миллионов американцев. Поэтому долг каждого американца разбираться в проблемах обороны нашей страны. Информированными должны быть не только военные, но и гражданские».

Этими словами автор формулирует свою задачу. Он формулирует одиннадцать лживых тезисов, которыми кормят американцев их политические лидеры в последние несколько лет. Во второй главе «Баланс страха» автор анализирует последствия взаимных угроз противо-

стоящих военных лагерей, на которые разделился мир. В третьей главе «Метаморфоза русских» он едко комментирует визит Хрущёва в США в 1959 году и воспроизводит правдивую историю взаимоотношений лидеров США и СССР. В последующих главах Северский продолжает информировать американцев о проблемах обороны и ошибках их военных лидеров. Изложенные автором факты высвечивают те «грабли», на которые не следует наступать в будущем. Последняя глава «Дорога к выживанию» заканчивается на оптимистической ноте.

Выход в свет третьей книги Северского стал заметным событием. Её читали все лидеры страны, военные и гражданские. Они не были в восторге от нелюбимых фактов и посчитали, что автор слишком сгустил краски. Простым американцам в это время было слишком хорошо, чтобы омрачать своё сознание военными «страшилками» майора Северского. Но для пытливых молодых американцев эта книга является бесценным кладом событий истории «холодной войны» и ещё одним памятником великому русскому американцу.

Глава 13. Чудеса авиационной техники

Через звуковой барьер

В это время главные конструкторы истребителей в разных странах только пытались перепрыгнуть через «звуковой барьер». Но уже все знали, что на скорости звука резко увеличивается сопротивление самолёта, а при дальнейшем увеличении скорости оно падает. Но чтобы добраться до этой желанной сверхзвуковой скорости, надо было иметь двигатель с большой тягой и конфигурацию самолёта с минимальным волновым сопротивлением.

Александр Картвели был одним из первых. Его опытный истребитель-перехватчик с турбореактивными и ракетными двигателями XF-91 имел тонкое стреловидное крыло и оперение. У него были все шансы стать первым в США сверхзвуковым истребителем. Джонсон из «Локхида» ещё даже не начинал проектировать свою летающую торпеду F-104. Но проект Картвели оказался очень сложным. ЖРД был ненадёжным, взрывался. И обслуживать его было трудно. Шесть лет потратил Картвели на доводку этого строптивого «мустанга», но он так и не подчинился. Силовая установка подвела.

Теперь у Александра возникла новая идея – использовать форсажную камеру реактивного двигателя на скорости, в два раза превышающей звуковую, в качестве дополнительного прямоточного двигателя. Надо только подать дополнительный поток воздуха. Огромный ковшовый воздухозаборник он разместил снизу фюзеляжа в его средней части. Там будет дополнительное поддавливание от носовой части фюзеляжа. При двойной звуковой скорости перепускные створки в канале воздухозаборника часть воздушного потока направят прямо к форсункам ПВРД, минуя основной двигатель.

Переднюю ногу шасси пришлось расположить совсем близко перед заборником в надежде, что мелкие крошки бетона, поднимаемые колёсами, не попадут в него. Были опасения, что низкорасположенный воздухозаборник будет и сам засасывать посторонние предметы с земли, но Картвели от них отмахнулся.

В конце 1950 года, когда прорабатывался этот проект сверхзвукового перехватчика, конструкторские решения, задаваемые шефом, ставили его конструкторов в тупик. Было столько много, казалось, неразрешимых компоновочных проблем, что многие сомневались, что самолёт получится. Но Картвели проявил твёрдость. Он отвергал предложенное решение и просил ещё подумать.



Рисунок облика проекта перехватчика Картвели

Когда эскизный проект AP-57 всё же был готов и послан военным, они ухватились за идею совмещения ТРД и ПВРД. Из девяти проектов шести компаний, участвовавших в конкурсе создания перехватчика дальних советских бомбардировщиков, оставили только два. Компания «Конвэр» получила контракт на лёгкую бесхвостку с треугольным крылом F-102 и «Рипаблик» на необыкновенный и технически рискованный XF-103. Компания «Хьюз» поставляла для XF-103 радарную систему управления огнём и сами ракеты «воздух – воздух» «Фалкон».

Проект перехватчика Картвели был настолько пионерским и сложным, что разработка чертежей и постройка макета заняли почти полтора года. В представленном военным на макетной комиссии варианте это был самолёт будущего. Перехватчик был титановый и его расчётная скорость превышала звуковую в три раза. Картвели решился сразу преодолеть два барьера: звуковой и тепловой. На расчётной скорости машина нагревалась от трения о воздух до такой температуры, при которой дюраль уже терял прочность.

Джонсон из «Локхида» начнёт разрабатывать «горячий» титановый перехватчик A-12 только через семь лет. Разработка первого советского титанового ударного самолёта Т-4 в ОКБ Сухого начнётся только через пятнадцать лет. Быть первым очень трудно, но Картвели это не смущало. Он творил всё по науке и был убеждён в правильности своих конструкторских решений.

Схема бесхвостки у него не вызывала доверия – слишком большая потеря подъёмной силы. Поэтому у перехватчика нормальная схема с цельно-поворотным горизонтальным оперением, расположенным ниже крыла, чтобы уйти от его спутной струи. А вот треугольная форма в плане крыла и оперения – то, что надо: минимальное сопротивление и максимальная жёсткость. Элероны крыла в форме треугольных законцовок. Фюзеляж большого удлинения веретенообразной формы с острым носом обтекателя антенны радара и совсем маленьким фонарём перископа, через который лётчик смотрит вперёд. У него только два окна по бокам фюзеляжа. Сидит он в опускаемой и поднимаемой электроприводом защитной капсуле, в которой и катапультируется вниз в аварийной ситуации. За кабиной по бокам фюзеляжа отсеки для шести ракет «Фалкон». Для пуска створки отсеков открываются, и ракеты на рычажных держателях выдвигаются в поток. Основные ноги шасси убираются в фюзеляж. Под хвостовой частью фюзеляжа крепится дополнительный треугольный киль, который поворачивается в вертикальное положение только в полёте. В конце фюзеляжа по

бокам — отклоняемые панели воздушных тормозов. В топливные отсеки фюзеляжа заливается девять тонн керосина.

Основной ТРД с тягой на форсаже десять тонн предоставляет компания «Райт». Это лицензионная копия английского двигателя «Олимпус». Прямоточный двигатель разрабатывается специально для перехватчика Картвели, и он должен добавить ещё восемь тонн тяги. На расчётной высоте перехвата тяговооружённость самолёта будет существенно больше единицы.

Для военных экспертов макетной комиссии подготовили красочный фотомонтаж: два F-103 сопровождают перехваченный Ту-95.

Эта картина пользовалась вниманием, но военные написали столько замечаний, что Картвели потребовалось больше года, чтобы их устранить. В июне 1954 года был подписан контракт на постройку трёх опытных экземпляров XF-103, и только тогда перед Картвели во всей своей широте встала проблема технологического освоения нового и капризного титана. Полностью решить эту проблему ему так и не удастся.



Перехват советского бомбардировщика Ту-95 (реклама)

В процессе затянувшейся сборки заказанных машин в их конструкцию вносились изменения. Нижняя острая кромка воздухозаборника стала отклоняемой для обеспечения безотрывного потока воздуха на разных режимах полёта. По бокам снизу фюзеляжа за воздухозаборником появились огромные сбрасываемые топливные баки объёмом более двух тысяч литров.

Заказчики видели, с какими трудностями в осуществлении проекта «горячего» самолёта столкнулся Картвели, и аннулировали одну из опытных машин. Вскоре стало ясно, что забуксовал не только Картвели, но и двигателисты. Освоить сложный английский ТРД компания «Райт» никак не могла. Не лучше обстояли дела и у разработчиков прямоточного двигателя.

В 1957 году военным стало окончательно ясно, что для такого дорогого и сложного перехватчика, какой разрабатывает Картвели, просто нет подходящих целей. Разработка сверхзвуковых бомбардировщиков в Советском Союзе приостановлена, а с дозвуковыми дальними машинами Туполева и Мясищева вполне справятся более простые и более дешёвые американские перехватчики F-102, F-104 и F-106. В августе проект перехватчика XF-103, которому уже дали имя «Тандервориор», был полностью закрыт. Потраченные

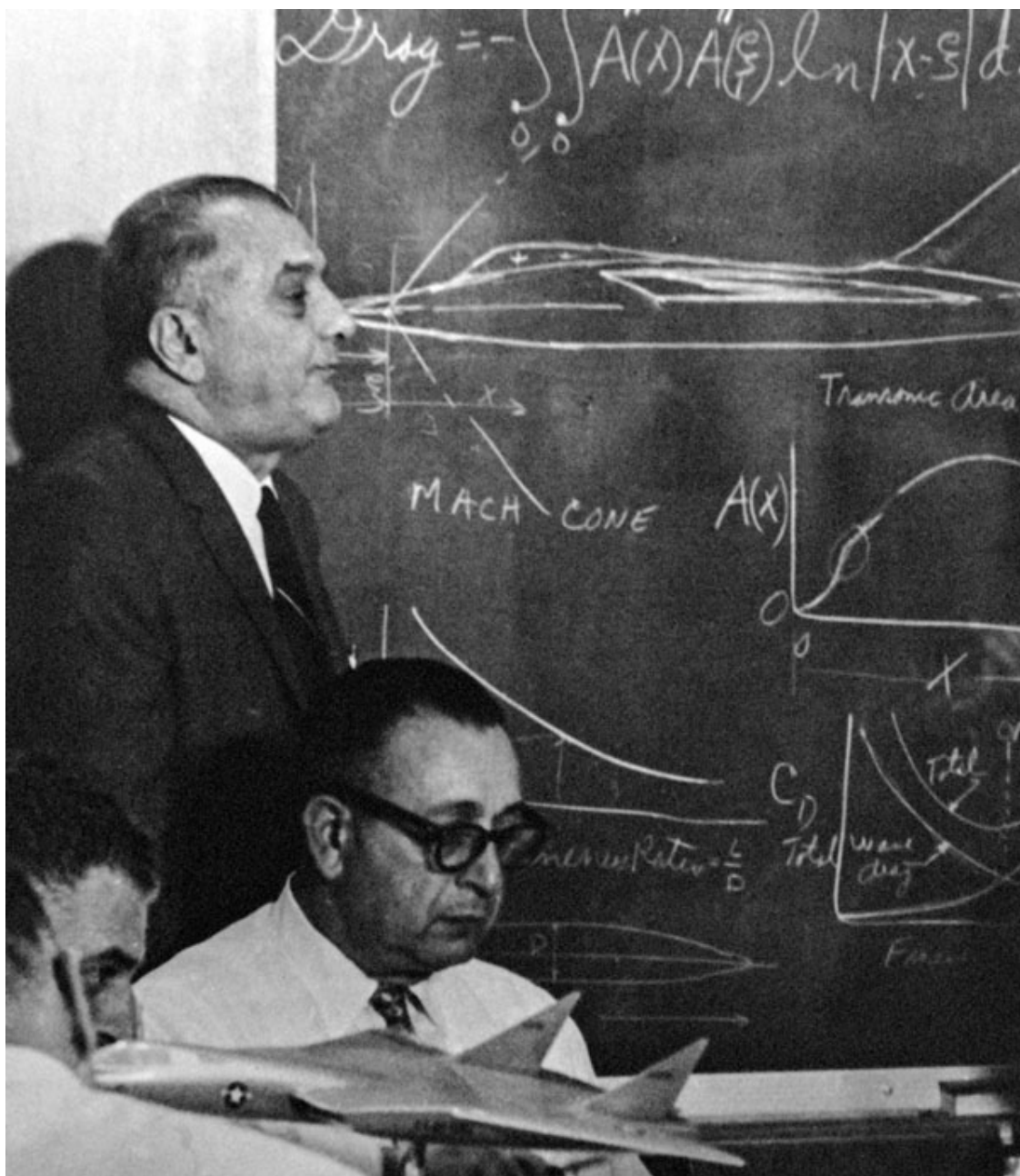
деньги американских налогоплательщиков – 104 миллиона долларов – принесут пользу в будущем.

Картвели не сдаётся. Уже для нового конкурса он с 1954 года разрабатывает проект AP-75 – сверхзвуковой дальний перехватчик по схеме бесхвостка с двумя килями. По требованиям военных он должен быть «горячим», со скоростью полёта, соответствующей числу Маха $M=3$. Кроме перехвата цели на высоте 21 км он предназначается для сопровождения стратегического бомбардировщика B-70 «Валькирия». У него два двигателя и два члена экипажа. Творчество продолжается. Но и этот сверхзвуковой проект не будет реализован. В конкурсе победит компания «Нортроп», их проекту дадут обозначение F-108 и имя «Рапира». Но и он не будет построен.

Создать самолёт со скоростью в три раза больше скорости звука – очень заманчивая для авиаконструктора задача. Но для заказчика, который распределяет выделенные ему ограниченные бюджетные ассигнования, главный критерий – боевая эффективность самолёта. Тут уже «горячий» уступает «холодному» с числом $M=2$.

Сверхзвуковой «Тандерчиф»

Проект сверхзвукового истребителя-бомбардировщика AP-63 в 1951 году разрабатывался тяжело. Только 31-й вариант компоновки был утверждён Александром Михайловичем. Самолёт рассчитан на $M=2$. И у самой земли, где от большого скоростного напора нагрузка на конструкцию максимальна, он должен лететь со сверхзвуковой скоростью. Он будет нести тактическую атомную бомбу в закрытом отсеке фюзеляжа. Взлётный вес получается порядка 18 тонн, а вот с двигателем незадача. Имеющийся Pratt & Whitney J57 слабоват. На форсаже его тяга меньше семи тонн. Но опытный Картвели знает, что доводка нового самолёта займёт не один год, а там, очень вероятно, появится более мощный двигатель. Предложение военным отослали в апреле 1952 года, а уже в сентябре получили контракт на детальную разработку.



Мозговой штурм»

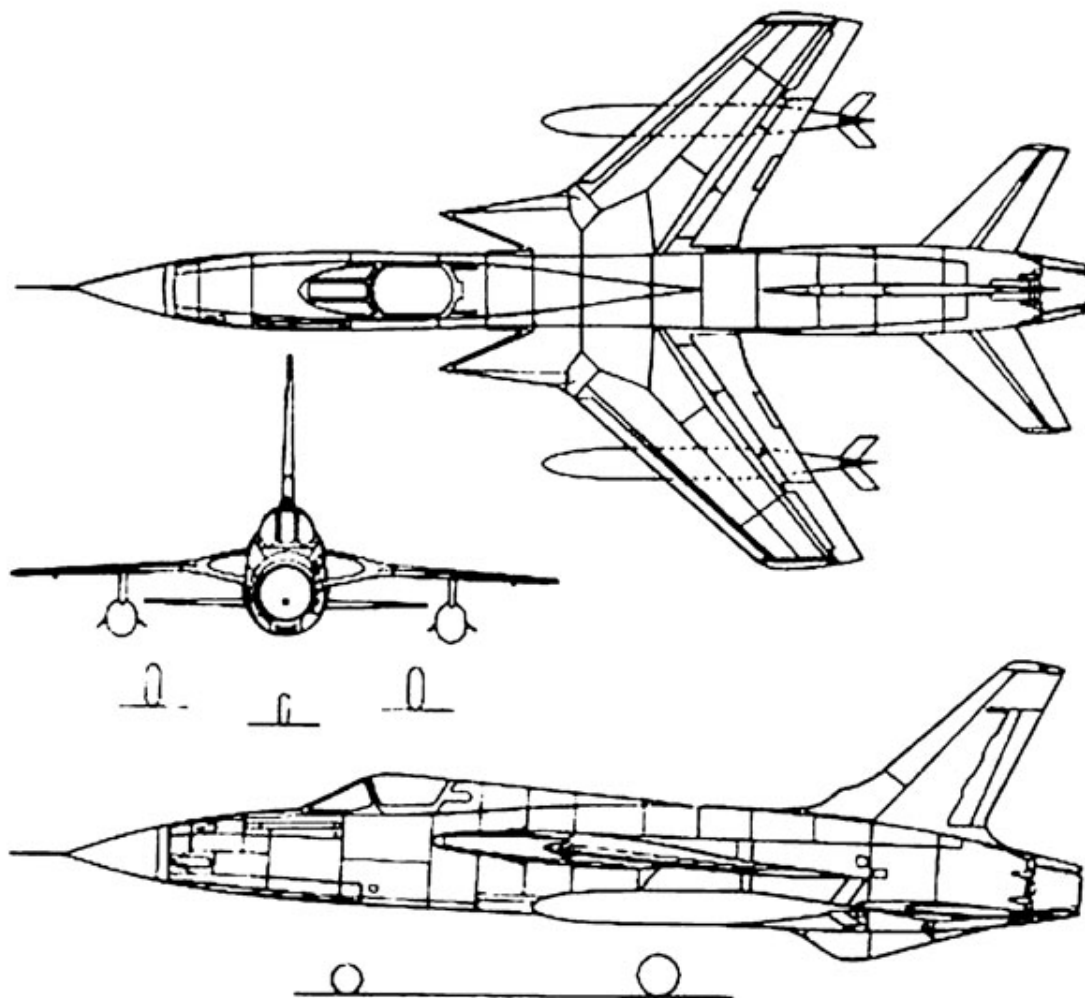
В этом проекте явно просматривалась эволюция предыдущих разработок Картвели. Среднеплан с низким цельноповоротным горизонтальным оперением. Очень большое удлинение фюзеляжа. Крыло и оперение – стреловидные. Крыльевые воздухозаборники его стреловидного разведчика теперь получили сверхзвуковую геометрию, обеспечивающую минимальную интенсивность скачков уплотнения, и играют роль переднего наплыва крыла. При переходе на сверхзвук их доля в создании подъёмной силы увеличивается, и смещение фокуса самолёта назад уменьшается.

Картвели в 1952 году создал уникальный сверхзвуковой боевой самолёт, которому не было равных в мире. Те конструкторские решения, которые он придумал и осуществил, будут использоваться авиаконструкторами в других странах в ближайшие годы. Крыло со стреловидностью 45 градусов по четверти хорд, с предкрылками, интерцепторами, элеронами и закрылками, имело небольшую площадь, а следовательно, и небольшое сопротивление. Толщина тонкого профиля крыла менялась от 3,7 % на концах до 5,5 % в корне.

В утолщения за воздухозаборниками укладывались колёса основных ног шасси. Передняя нога шасси убиралась вперёд. Оригинальные воздушные тормоза из четырёх секций Картвели расположил в самом конце фюзеляжа. На посадке отклоняются только боковые секции. Поскольку тормозные щитки изнутри обдуваются горячей струёй, они выполнены из титана с внутренней обшивкой из жаропрочной стали. Фонарь кабины пилота с откидной частью имеет минимальное сопротивление благодаря продолжению в форме гаргрота.

В октябре 1953 года конструкция истребителя-бомбардировщика Картвели со скрипом проходит макетную комиссию. В это время в Москве авиаконструктор Сухой разрабатывает чертежи своего будущего истребителя-бомбардировщика Су-7Б. Макетную комиссию Сухой пройдёт через четыре месяца. В августе 1954 года Картвели стало ясно, что на будущую модификацию можно установить более мощный двигатель J75. Пока строятся две опытные машины с маломощными J57. Первая взлетит 22 октября 1955 года. Опытный самолёт С-1 Сухого взлетел на два месяца раньше тоже с маломощным бесфорсажным двигателем.

Картвели переделывает самолёт под новый двигатель, изменяет обводы фюзеляжа по «правилу площадей», модифицирует воздухозаборники и удлиняет киль. На это уходит ещё семь месяцев. Наконец, 26 мая 1956 года взлетает машина, которую Картвели и заказчики могут считать прототипом для будущей серии. Через две недели под Москвой самолёт Сухого показал скорость 2070 км/ч. К первому новому истребителю Картвели присоединились ещё два, а затем ещё семь опытных. Картвели ни в чём не ошибся. Самолёты прекрасно летали. После завершения программы испытаний военные заказали 65 самолётов под индексом F-105В и именем «Тандерчиф». Одновременно истребитель Сухого под индексом Су-7 запускают в серийное производство на авиационном заводе в Комсомольске-на-Амуре.



Общий вид истребителя-бомбардировщика AP-63

Главное преимущество самолёта Картвели заключалось в том, что у него был закрытый бомбовый отсек, в котором подвешивалась атомная бомба весом 900 кг, и он мог лететь с ней на сверхзвуковой скорости. Из отсека одной из опытных машин впервые на сверхзвуковой скорости был сброшен макет этой бомбы.



Техническое обслуживание истребителя Картвели F-105B



Истребитель-бомбардировщик F-105D

Работа над улучшением боевого самолёта Картвели продолжается. Снизу носовой части фюзеляжа устанавливается скорострельная пушка калибра 20 мм с шестью вращающимися стволами. Самолёт оборудуется новой системой управления огнём с радарным дальномером и доплеровским навигационным радаром. Под крылом и фюзеляжем устанавливаются пять универсальных пилонов, на которые можно подвесить бомбы, ракеты или сбрасываемые баки общим весом почти до восьми тонн. Часть машин оборудуется компьютерным бомбовым прицелом. Двигатель J75 оборудуется системой впрыска воды, которая позволяет увеличить его тягу до двенадцати тонн. Все эти конструктивные изменения нашли более полное воплощение в модификации F-105D. Американские пилоты прозвали этот вариант «Громилой». К январю 1964 года будет выпущено 610 машин этой модификации.



Учебно-боевой двухместный F-105F «Тандерчиф»



Тандерчифы» Картвели на службе своей стране

Война во Вьетнаме унесла много жизней американцев. Участие в ней «Тандерчифов» генералы считали удачным. Там их заставили выступать в роли штурмовиков и поражать малоразмерные цели с малых высот. Они подставляли себя под огонь стрелкового оружия с земли и, естественно, несли большие потери.

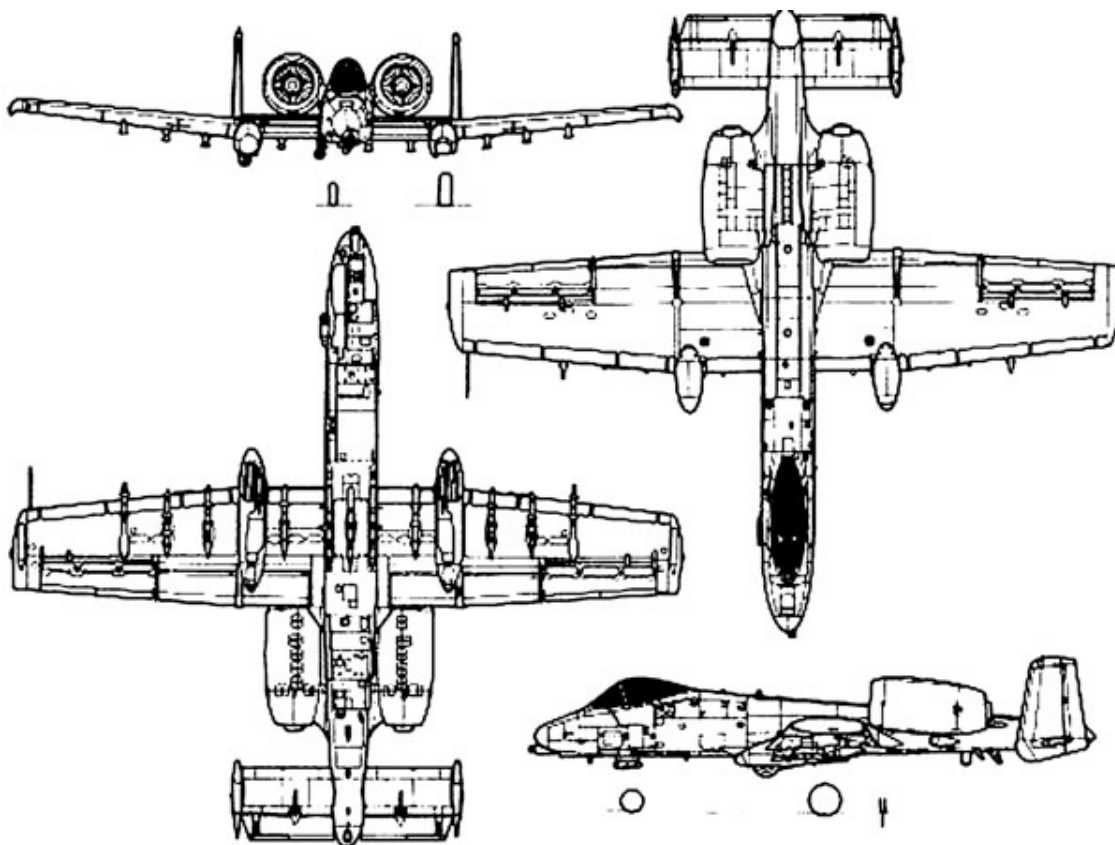
В июне 1963 года в первый раз взлетает двухместный учебно-боевой «Тандерчиф» F-105F.

Александр Михайлович гордился этой машиной – она была создана на самом высоком уровне. Это творение Картвели вполне можно было назвать одним из чудес авиационной техники. Но он помнил, как трудно она обретала право на жизнь. На всём парке самолётов десять раз запрещали полёты! Во Вьетнаме «Тандерчифам» всё же удалось сбить несколько МиГ-17 своей скорострельной пушкой «Вулкан».

Около сотни двухместных машин, оборудованных аппаратурой поиска наземных радиолокаторов, успешно уничтожали во Вьетнаме станции управления зенитной артиллерии и пусковые установки советских зенитных ракет. Александр Михайлович очень внимательно следил за боевой жизнью своего детища во Вьетнаме. И теперь он точно знал, каким должен быть современный дневной штурмовик и какой будет его следующая машина. Его «Тандерчифы» находились в эксплуатации 25 лет.

Дозвуковое чудо авиационной техники

Уроки войны во Вьетнаме учли и заказчики, и конструкторы. Для непосредственной поддержки сухопутной армии нужен был дозвуковой бронированный манёвренный самолёт с пушкой и большой бомбовой нагрузкой. Участвовать в создании нового штурмовика военные пригласили все ведущие самолётостроительные компании. Шесть из них разработали свои эскизные проекты и до 10 августа 1970 года прислали заказчику.



Общий вид штурмовика Картвели

Среди них был и проект штурмовика Картвели. Только теперь семидесятичетырёхлетний Александр Картвели представлял не самостоятельную компанию «Рипаблик», а только авиационное подразделение с таким названием компании «Фэрчайлд Индастриз» в Фармингдейле. Уже пять лет, как у него поменялся хозяин, но всё осталось как было. Завод, конструкторское бюро и любимая работа. Просто хозяин «Фэрчайлд Индастриз» скупил все акции «Рипаблик», но предоставил Картвели полную самостоятельность. Проект его штурмовика поражал своей неординарностью. С первого взгляда многим он казался нелепым. Но при внимательном рассмотрении даже самые упёртые сторонники сверхзвуковых боевых самолётов вынуждены были признать – Картвели всё сделал, как надо.

Во-первых, это был совсем не маленький самолёт. Размах его почти прямоугольных крыльев превышал 17 метров. Такую размерность самолёта Картвели выбрал, чтобы штурмовик мог нести боевую нагрузку до семи тонн и не быть «голубем мира». Многие компоновочные решения продиктованы его стремлением обеспечить высокую боевую живучесть штурмовика. Два мощных реактивных двигателя с большой степенью двухконтурности он расположил в отдельных мотогондолах, отстоящих друг от друга на большом расстоянии. При поражении одного двигателя сохраняется высокая вероятность сохранения работоспособности другого. По этому же соображению он выбрал два киля, а не один. Высокая степень двухконтурности двигателей была нужна для увеличения времени полёта. Место установки гондол двигателей выбрано таким потому, что их снизу защищают крыло и горизонтальное оперение, и исключается засасывание посторонних предметов с земли.

Схема низкоплана обеспечила короткие основные ноги шасси, которые убираются вперёд в гондолы. При этом колёса остаются в полуутопленном положении. Это позволяет совершить вынужденную посадку с минимальными повреждениями, когда шасси не выпускается. Низкое расположение крыла облегчает подвеску боевой нагрузки на восьми пилонах. Воздушные тормоза Картвели предложил выполнить в форме расщепляющихся элеронов с большой хордой. Четыре секции щелевых закрылков способствовали обеспечению приемлемой посадочной скорости. Установка требуемой шестиствольной пушки «Вулкан» снизу носовой части фюзеляжа не вызвала трудностей. Эта пушка уже стояла на его «Тандерчифе». Высокий фонарь кабины создавал лётчику комфортные условия работы и визуального осмотра земли.

Все с нетерпением ждали результатов рассмотрения экспертами ВВС конкурирующих проектов штурмовика, представленных разными компаниями. Наконец, 18 декабря 1970 года было объявлено, что победителями конкурса проектов становятся «Рипаблик авиэйшн дивижн» в Фармингдейле компании «Фэрчайлд» и «Нортроп» из Калифорнии. Каждому победителю выдаётся контракт на детальную разработку проекта и постройку двух опытных машин. Их сравнительные лётные испытания решат, чей штурмовик будет принят на вооружение ВВС США.

Для состарившегося Александра Михайловича это была особенная победа. Ещё есть «порох в пороховницах»! Его проект лучше, чем у главных конструкторов компаний «Дженерал Дайнэмикс», «Грумман», «Макдоннел» и других.



Поздравление Картвели с юбилеем (второй слева)

1 марта 1971 года его штурмовику было официально присвоено наименование А-10. Начался выпуск рабочих чертежей. Более трёхсот килограммов Картвели ассигновал на броневую защиту лётчика и жизненно важных агрегатов. Лётчик сидит в броневаой коробке из титановых плит, скреплённых болтами. Такая конструкция должна его защитить от огня советской четырёхствольной зенитной установки «Шилка» калибра 23 мм.

Юбилей Александра Михайловича Картвели 9 сентября 1971 года отмечали скромно на заводе, в его кабинете. По случаю 75-го дня рождения пришли поздравить только самые близкие помощники, с которыми он проработал много лет.

Они подарили юбиляру демонстрационные модели его самолётов и большой его художественный портрет в раме. На картине голова Картвели, наклонённая вниз, окружена изображениями его самолётов. Говорили много тёплых и благожелательных слов, вспоминали весёлые и казусные моменты их совместной работы. Юбиляр был в прекрасном настроении. Но годы берут своё, он уже ниже их всех ростом. Сжав правую руку в кулак, Александр опирается им о стол и всем своим видом показывает, что есть ещё силы для работы и борьбы.



Испытание А-10 на перегрузку

Борьба с конкурентом, проектом штурмовика А-9 компании «Нортроп», предстояла нешуточная. По сведениям, добытым Картвели, А-9 легче и дешевле, чем его А-10. А раз он легче, то и более манёвренный. Но Картвели был убеждён – штурмовик должен быть тяжёлым, чтобы иметь больше брони и нести большую боевую нагрузку. Он надеялся, что военные оценят его концепцию штурмовика.

И вот настал тот день, когда обклеенный со всех сторон защитной бумагой фюзеляж первого А-10 закрепили на специальной тележке, сваренной из стальных труб и покрашенной в жёлтый цвет. Со всеми предосторожностями его вкатили в грузовой отсек военнотранспортного самолёта. Туда же погрузили остальные агрегаты штурмовика. Ему предстоял путь по воздуху из Нью-Йорка к Западному побережью на авиабазу Эдвардс, где можно было испытывать в воздухе секретные военные самолёты.

Первый вылет состоялся досрочно 10 мая 1972 года. Конкурент взлетел в предпоследний день мая. Начались полёты по программе заводских испытаний. Вскоре там же начали летать вторые экземпляры опытных штурмовиков. Осталось ждать недолго. Когда начнутся сравнительные испытания конкурентов специальной командой лучших лётчиков и техников ВВС США, тогда и станет ясно, чей штурмовик лучше. Александр Картвели был уверен, что дозвуковое чудо авиационной техники создал он.

Глава 14. Грузинский и русский гении

Лучший штурмовик в мире

Картвели опять всё сделал настолько грамотно, что его штурмовики А-10 летали с самого начала точно так, как он рассчитывал. Их колёса позволяли им производить посадку на грунт. Посадочная скорость была небольшой. В воздухе самолёт был устойчив, и усилия на ручке управления были вполне приемлемыми. Двигатели «Дженерал Электрик» TF34 работали безотказно на всех режимах полёта. Заводские лётчики-испытатели восторженно докладывали Александру Михайловичу о прекрасной управляемости и манёвренности большого самолёта. Он легко входил в глубокий вираж и держал его без вибраций. Отмечали прекрасный обзор из кабины и удобное расположение ручки, педалей, рычагов управления двигателями и приборов.

Прошло несколько месяцев, и 24 октября 1972 года самолёты-конкуренты были переданы военным для беспристрастных сравнительных испытаний. Ровно полтора месяца они летали каждый день в среднем по полтора часа с разными лётчиками по специально разработанной программе, бомбили и стреляли по советским танкам Т-62, полученным из Израиля. Там они оказались после Шестидневной войны в качестве трофеев.

Как и предполагал Картвели, его более лёгкий конкурент А-9 был немного лучше в манёвре и на разгоне, но по другим лётным характеристикам, крейсерской скорости и расходу топлива уступал его машине. Штурмовик Картвели хвалили военные техники. Он оказался более технологичным и простым в обслуживании.

В это время на военной авиабазе в штате Огайо из советских зенитных пушек калибра 23 мм стреляли по натурным образцам кабин обоих самолётов-конкурентов, доставленных туда с заводов компаний. Бронирование каждого штурмовика оказалось эффективным.

Но у самолёта Картвели был ещё один конкурент – находящийся на вооружении однодвигательный стреловидный штурмовик А-7 «Корсар II». С ним военные лётчики и техники тоже сравнивали А-10.



Лучший штурмовик в мире

Рождество и Новый 1973 год супруги Картвели отмечали дома в компании старых друзей. Было несколько грузинских пар. Пили грузинские вина Киндзмараули, Саперави и Ахашени, которые можно было легко купить в Нью-Йорке. На столе даже стояли две бутылки рубиновой Хванчкары, каким-то чудом сохранившейся и не прокисшей. Пели грузинские песни, и тут Александр, оправдывая свою фамилию, выступал в роли запевалы. Джейн с помощью домработницы-грузинки всегда готовила по таким случаям лобио, сациви и чахохбили из курицы. Большой популярностью пользовались хинкали с бараниной. Александр любил хорошо покушать. Он заметно располнел в последние годы, и грузинские песни давались ему нелегко. Но он оставался душой компании, его неиссякаемый юмор и доброжелательность всегда превращали застолье в незабываемый праздник. Даже сидя за столом с гостями, Александр не мог позабыть о двух своих штурмовиках, которые стоят далеко отсюда, на авиабазе Эдвардс, и ждут приговора военных.

Решение Материального управления ВВС США было объявлено 18 января 1973 года. Победителем признан штурмовик Картвели. Это был их день! В Фармингдейле все поздравляли друг друга. И, конечно, главным героем был совсем седой Александр Картвели. Победила его концепция. Его конструкция штурмовика признана лучшей.

Отдавая дань невероятному успеху Авиационного дивизиона «Рипаблик» в Фармингдейле и значению их победы в конкурсе, руководство компании «Фэрчайлд» решило изменить её название на «Фэрчайлд-Рипаблик». Через полтора месяца компания получает правительственный контракт почти на двести миллионов долларов на производство предварительной серии из десяти машин YA-10A для войсковых испытаний. Конструкторы под руководством Александра Картвели вносят изменения по устранению недостатков, выявленных при испытаниях двух опытных машин, и выпускают серийные чертежи. Картвели теперь должен организовать сборочную линию своего детища, самого лучшего штурмовика в мире.

Почётный изобретатель и прогнозист

Профессор авиационного университета и консультант командующего ВВС США Александр Северский в своих публикациях всё больше касается проблем использования баллистических ракет и космических аппаратов. С присущим ему азартом он начинает доказывать преимущества атомных ракетных двигателей. Он явно полагал, что запаса уранового топлива на борту космического аппарата хватит для полёта к Луне и даже к Марсу. По крайней мере, его научное предвидение реализовалось в атомных энергоблоках искусственных спутников Земли. В своих статьях в популярном журнале Северский изложил многие идеи, с которыми потом выступал Вернер фон Браун. Но Северский не мог конкурировать с немецким корифеем в этой узкой, но очень популярной области техники.

Он решает попытаться сказать своё слово в совершенно новой и экзотической области космонавтики. Пытливый Северский хочет создать летательный аппарат с ионным двигателем, получающим электрическую энергию от атомного реактора. Сначала он решает добиться, чтобы его модель «Ионного самолёта» летала на привязи, питаемая электричеством от сети. Совсем седой Александр Николаевич изучает теорию движения заряженных частиц воздуха. В Лонг-Айленде создаёт лабораторию с мощными выпрямителями тока. Его модель представляет собой металлическую решётку, выполняющую функцию анода, с расположенными над ней стержнями, на которые подаётся отрицательный заряд электричества. Модель соединена с выпрямителями тока гибким кабелем. По замыслу изобретателя, отрицательные стержни в его демонстрационной комнатной модели будут заряжать частицы воздуха, их будет притягивать положительная решётка, они вовлекут в поток остальные

частицы воздуха, те по инерции будут проскакивать через решётку и создавать подъёмную силу. Самое удивительное, что модель «Ионного самолёта» Северского действительно полетела! Он получает патент на это изобретение.

Оказалось, принцип работы ионного двигателя Северского может найти более простое воплощение в ионном очистителе воздуха. Проблема загрязнения окружающей среды начала волновать знаменитого публициста с начала частых испытаний атомных бомб в атмосфере. Выпадение радиоактивных осадков стало заметным. К этой проблеме добавилась промышленная загрязнённость воздуха в крупных городах. Северский конструирует воздухоочиститель с двумя камерами. В первой разбрызгиваемая вода удаляет из загрязнённого воздуха крупные частицы и водорастворимые газы. Во второй камере успокоенный ламинарный поток уже порядком очищенного воздуха ионизируется, мельчайшие частички грязи осаждаются на мокром электроде и затем утилизируются.

Опять полный успех. Его очистительный агрегат заработал! Он получает патент, привлекает к работе специалистов, организует свою компанию «Северский электронатом», выпускает и продаёт свои очистители воздуха.

Сейчас он вспоминает об этом времени, как об увлекательном путешествии, полном радостей и огорчений, надежд и разочарований. Он вовлёк в это предприятие в качестве инвесторов жену Эвелин, её брата Самуэля и многих своих друзей. Но, видно, бизнес – это не его стихия.

С невыносимой болью вспоминает Александр тот душный вечер 28 июля 1967 года. Он сидит в кухне своего большого дома в Лонг-Айленде. Окна открыты настежь, но дышать нечем. С ним за столом Коля, взрослый сын недавно умершего Пишванова. В их стаканах виски со льдом, и они говорят о чём-то незначительном. Резкий хлопок наверху вызвал оцепенение. Рванулись в спальню Эвелин. Она лежала на кровати с простреленной грудью, сжимая в руке пистолет калибра 9 мм.

После кремации тела Эвелин полученную урну с её прахом он привёз домой. Так ему было легче.

Александр помнит, что тогда он никак не мог объяснить поступка жены. Они прожили в браке сорок два года. Версий самоубийства было много. Но он и сейчас не знает истинной причины. Борьба за выживание компании «Северский электронатом» тогда помогла ему притупить боль утраты жены.

После создания Президентом Никсоном в 1970 году Агентства по защите окружающей среды публикации Северского, борца с грязным воздухом, приобрели новое звучание. В это время общественность страны горячо обсуждала влияние выхлопа реактивных двигателей самолётов на большой высоте на состояние озонового слоя планеты Земля и общее загрязнение её атмосферы. В частности, спор разгорелся по поводу выделения компании «Боинг» больших государственных средств на создание американского сверхзвукового пассажирского самолёта, конкурс на который она выиграла. Помимо выхлопа в стратосфере, здесь речь шла и о звуковом ударе на земле при переходе самолёта на сверхзвуковой режим полёта.

Все ждут, что скажет Северский. Он за сверхзвуковой лайнер. В своих выступлениях и статьях он ссылается на испытания русскими их Ту-144 и создание объединившимися европейцами их «Конкорда». Когда Сенат США всё-таки проголосовал против продолжения субсидирования проекта «Боинга», Северский публично назвал это решение «экологической глупостью».

Полёты американцев к Луне и триумфальная высадка человека на её поверхность не могли не заинтересовать бывшего военного лётчика и авиаконструктора. Майора Северского приглашают в самые престижные секторы для зрителей при запусках лунных кораблей. Он почётный гость на государственном ужине в честь экипажа «Аполло 11», на котором при-

существовало около полутора тысяч самых знатных людей страны во главе с Президентом Никсоном.

Перед Рождеством и Новым 1971 годом Александр Николаевич получает приглашение на церемонию установки новых памятных досок в Аллее Славы на территории Национального музея Военно-воздушных Сил США на авиабазе Райт-Паттерсон в Дейтоне, штат Огайо. Одна из досок посвящена ему как выдающемуся создателю боевых самолётов, военному лётчику и стратегу воздушных сил.

Это приглашение всколыхнуло его душу. Он начинал там лётчиком-испытателем в начале своего пути в США. В Дейтоне он оказался в компании знакомых, которых увековечивали в Аллее Славы вместе с ним. Генерал Экер формировал и командовал 8-й Воздушной армией США. Джуан Трипп организовал авиакомпанию «Пан Америкен Эйрвейс». Церемония проходила очень торжественно. Оркестр ВВС играл бравурные марши и популярные мелодии времён Второй мировой войны. В момент установки его памятной доски, когда в абсолютной тишине зачитывался длинный перечень заслуг Северского, перед глазами Александра пролетела вся его удивительная и полная незабываемых открытий жизнь. Во время торжественного ужина многочисленным гостям ещё раз были представлены выдающиеся авиаторы, удостоенные чести при жизни быть представленными в Аллее Славы американских ВВС.

Очень приятное и волнительное для Александра Николаевича событие произошло в мае 1974 года. Его пригласили в Миннеаполис на праздник, посвящённый окончанию реставрации его истребителя Р-35. Это была истинно его машина, единственно сохранившаяся из тех, которые были выпущены компанией «Северский эйркрафт». Во время войны она использовалась для тренировок военных лётчиков. Один из них Чарльз Дойл разыскал её останки, купил их и передал на реставрацию ветеранам авиации Национальной гвардии. В Миннеаполисе под руководством бригадного генерала Джона Долни и с помощью студентов местного университета её восстанавливали три года.

И вот теперь авиаконструктор, который создал этот истребитель, и лётчик-испытатель, который поднял его первый раз в небо, мог снова пощупать его заклёпки и ощутить встречу со своей молодостью.



Авиаконструктор Северский в своём истребителе Р-35

Через три недели Северский летит в Дейтон. Там 1 июня 1974 года состоялась церемония передачи отреставрированного истребителя «Северский» Р-35 Национальному музею ВВС. После церемонии уже не очень здоровый Александр, не без помощи генерала Джона Долни и Чарльза Дойла, забирается в кабину своего истребителя, чтобы оттуда послать привет своим потомкам.

Памятники авиационным гениям

Остаток своих дней грузин Александр Картвели и русский Александр Северский провели вполне комфортно. Картвели уже не часто появлялся на заводе и предпочитал отдыхать дома, в кресле на лужайке своего большого лесного участка под внимательным присмотром своей любимой жены Джейн. Сборочная линия его серийных штурмовиков на заводе заработала. У него энергичные и талантливые ученики. Они уже прекрасно справляются с работой и без него. Когда он приезжает за рулём своего любимого английского «Ягуара» на завод, то с радостью видит в сборочном цехе стоящие друг за другом необычные большие самолёты с двумя бочками гондол двигателей над хвостовой частью фюзеляжа.

Александр Картвели сильно постарел за последние годы, но остался таким же добрым и внимательным к людям, каким был всегда.



Одна из последних фотографий Александра Картвели

Александр Северскому на старости лет судьба сделала прекрасный подарок. Он познакомился и подружился с интересной женщиной, его соседкой по дому. Её звали Мери Боурне. Она была дочерью и наследницей известного музыкального магната. Мери вложила деньги в умирающую компанию «Северский электронатом» и состояла в её руководстве. Она всячески опекала авиационного гуру и стала для Александра Северского самым близким человеком на земле. Его младший брат Георгий умер два года тому назад. Мери осталась единственным человеком, кто ежедневно заботился о нём. Ему с ней было интересно.

Она много знала, была прекрасно воспитана и обладала большим чувством юмора. Ей он предоставил все права наследства.

Эти два авиационных гения, родившиеся в одном городе Тифлисе, работавшие много лет вместе над созданием лучших в мире самолётов, умирают в 1974 году с интервалом в один месяц.

Александра Михайловича Картвели (Картвелишвили) не стало 20 июля. Его похоронила жена Джейн рядом с могилой его мамы. Они с Александром четверть века приносили цветы на могилу Хелен. Теперь она будет приносить цветы на могилы мужа и свекрови. Попрощаться с боссом и другом пришло много народа. Тут и коллеги конструкторы его самолётов, и грузины, проживающие в Нью-Йорке и других городах США. О нём говорили много тёплых и благодарственных слов. О том, что его беззаветное служение прогрессу авиации будет примером для новых поколений инженеров. Через десять дней после кончины главного конструктора штурмовика будет получен заказ на выпуск первых 52 серийных А-10А.

Последние месяцы восьмидесятилетний Северский тяжело болел. Когда ему стало совсем плохо, он побледнел и почувствовал стеснение в груди, Мери вызвала «Скорую помощь». Александра привезли в большой госпиталь Манхэттена. Там 24 августа 1974 года сердце Александра Николаевича Прокофьева-Северского остановилось.

Похороны знаменитого русского американца были организованы его подругой Мери по его желанию в полном соответствии канонам православной церкви. В большом зале похоронного дома с Александром Северским прощались его друзья и коллеги. После кремации урну с его прахом Мери захоронила на большом кладбище Вудлон, расположенном к северу от Манхэттена в Бронксе. Это место на кладбище было куплено давно матерью его жены Эвелин для обоих супругов. Мери выполнила их волю и вместе с его прахом она предала земле урну с прахом Эвелин.

Теперь их захоронение легко найти. На небольшой прямоугольной плите из голубого гранита, уложенной, как здесь принято, вровень с поверхностью земли, высечены следующие слова:

Де СЕВЕРСКИЙ
АЛЕКСАНДР. П
1894–1974
ЭВЕЛИН ОЛЛИФАНТ
1907–1967

Так закончился жизненный путь в Америке этого необыкновенного русского человека, который столько сделал для России, геройски защищая её от врага, и который создавал мощные крылья своей новой родины. Его огромный вклад в мировое самолётостроение лучше всего навечно выражен словами на его мемориальной доске в Аллее Славы ВВС США.

...«Эта награда очень торжественно и почтительно посвящена Александру П. де Северскому за выдающийся вклад в авиацию: достижения в качестве пилота, авиационного инженера, изобретателя, промышленника, автора, стратега, консультанта и научные прогнозы развития конструкции самолётов и аэрокосмической техники».



Плита на могиле Александра Северского

Множество памятников эти два выдающихся выходца из Российской империи оставили потомкам в виде экспонатов авиационных музеев, архивов и книг. Эти памятники американцы бережно сохраняют и почитают. На главной аллее столицы США между Капитолием и монументом Вашингтону расположен Национальный музей авиации и космонавтики. В нём много экспонатов о Северском и Картвели. А в тридцати километрах от центра Вашингтона возле аэропорта имени Даллеса расположился самый большой авиационный музей, который по имени его основателя называется «Удвар-Хази Центр». Здесь, среди многих других, представлен легендарный истребитель Второй мировой войны Р-47 «Тандерболт», к созданию которого причастны Северский и Картвели. Отдельная площадка отведена сверхзвуковому истребителю-бомбардировщику Картвели F-105 «Тандерчиф». На ней представлен самолёт и варианты его боевой нагрузки. В этом же музее наиболее полный архив с материалами о Северском и Картвели.

Наиболее полно боевые самолёты, созданные этими двумя гениями, представлены в Национальном музее ВВС США, который расположен восточнее Дейтона в штате Огайо.

В Нью-Йорке в Фармингдейле на территории заводского аэродрома, который принадлежал сначала компании «Северский эйркрафт», а потом «Рипаблик», теперь авиационный музей. В нём много материалов о русском и грузинском авиаконструкторах и самолёты, построенные компанией «Рипаблик».

Грузинский и русский гении так много наработали в США для увеличения авиационной мощи своей страны, создали такие выдающиеся образцы боевых самолётов, что их имена навеки останутся в памяти потомков.

Прошло много лет, и сегодня на могиле Александра Картвели и его жены Джейн живые цветы. Через три с небольшим года она соединилась с ним на небесах, а их останки

лежат рядом. На отлитой чугуновой плите, которую заказывала она, посвящение: «В память о любви». Затем общая фамилия Картвели, и ниже на двух, уже после её кончины установленных, литых пластинах их имена и даты жизни.



Плита на могиле Александра и Джейн Картвели

Граждане и правительство свободной Грузии чтут память выдающегося сына грузинского народа Александра Михайловича Картвелишвили. Сюда, в Нью-Йорк, часто приезжают грузинские делегации, чтобы принести цветы на его могилу.



Мемориальная доска на доме, где родился Картвели

В Тбилиси, на доме, где родился и жил Александр Михайлович до своего отъезда на учёбу во Францию, установили и торжественно открыли мемориальную доску. На ней на грузинском и английском языках такие слова.

Александр Картвелишвили (Картвели)
известный грузинский авиационный инженер
жил в этом доме
с 1896 по 1919 год



Название Тбилисского авиационного завода

В 2000 году в Грузии выпущена очень красивая почтовая марка с портретом Александра Картвелишвили в память о своем выдающемся земляке. На ней молодой и блистательный Александр Михайлович в светло-бежевом костюме представлен слушающим доклад американского офицера.



Грузинская почтовая марка

Тбилисский авиационный завод имени Димитрова, который во время Великой Отечественной войны выпускал боевые самолёты для фронта, а перед распадом СССР выпускал штурмовики Сухого Су-25, теперь в честь великого грузинского авиаконструктора переименован в Авиационный завод имени Александра Картвелишвили. Об этом свидетельствует вывеска на здании заводоуправления, выполненная на грузинском и английском языках.

Два редких самородка народов Грузии и России родились в одном городе Тбилиси и похоронены в одном городе Нью-Йорке. Получив высшее инженерное образование, они стали пионерами авиации и посвятили всю свою жизнь её развитию. Их вклад в победу во Второй мировой войне огромен. Всю их плодотворную жизнь они прокладывали новые пути совершенствования конструкции и применения боевых самолётов. Имена Александра Северского и Александра Картвели, которые укрепили крылья Америки, останутся навеки в ряду самых успешных авиаконструкторов мира.