



ГЕРОИЧЕСКАЯ



ФАНТАСТИКА

ЮРИЙ КОРЧЕВСКИЙ

ВОЗДУХОПЛАВАТЕЛЬ

Во вражеском небе



МОСКВА
2019



УДК 821.161.1-312.9
ББК 84(2Рос=Рус)6-44
К70

Разработка серии *С. Курбатова*

В оформлении переплета использована иллюстрация
художника *А. Мозгалевского*

Корчевский, Юрий Григорьевич.

К70 Воздухоплаватель. Во вражеском небе / Юрий Корчевский. — Москва : Эксмо, Яуза, 2019. — 320 с. — (Героическая фантастика).

ISBN 978-5-04-101847-4

Один из лучших асов ВВС Красной Армии Андрей Киреев героически сражается с «птенцами Геринга» над просторами России. Миновали первые, самые страшные годы великой войны, когда самолеты с черными крестами на плоскостях чувствовали себя в нашем небе хозяевами. Наши летчики сбросили фашистов на землю, показали хваленым «экспертам» знаменитую «мать Кузьмы»!

Настало время перенести боевые действия на территорию противника — Герой Советского Союза Киреев ведет свой полк во враждебное небо Восточной Пруссии, где ему предстоит встретиться с немецким «чудо-оружием», порождением «сумрачного тевтонского гения» — реактивным истребителем «Мессершмитт Me.262».

Кто выйдет из схватки победителем? А чем оплатит Родина своему верному солдату за доблесть?

УДК 821.161.1-312.9
ББК 84(2Рос=Рус)6-44

ISBN 978-5-04-101847-4

© Корчевский Ю. Г., 2019
© ООО «Издательство «Яуза», 2019
© ООО «Издательство «Эксмо», 2019

«...И две тысячи лет — война,
Война без особых причин.
Война — дело молодых,
Лекарство против морщин...»

В. Цой

Глава 1

КУРСКАЯ ДУГА

Полк под Сталинградом был сильно потрепан, требовал пополнения в пилотах, самолётах. Наши войска закончили окружение, разгромили и взяли в плен шестую армию вермахта. Немцев, румын, итальянцев, венгров — погнали на запад. Никто, в первую очередь сами немцы, не ожидали такого исхода. Для Германии такие потери воистину катастрофа. Союзники Германии, ещё не вступившие в войну, сразу задумались, изменили планы. Турция затаилась. Планы у неё были большие — взять Закавказье, а то и Северный Кавказ. Япония, имевшая сильную армию и флот, продолжала войну в Китае, Бирме, а также с Америкой. И тоже раздумала нападать на СССР. Бита уже была советскими войсками, потому осторожничала. К тому же флот её силён, Америка далеко, а Советский Союз рядом, а войну с серьёзными противниками на два фронта Япония явно не осилит. Так что поражение немцев под Сталинградом имело ещё большое военнополитическое значение.

Только через месяц после новогодних праздников, в конце января 1943 года, поступил приказ лётчикам полка прибыть в Саратов на авиазавод для получения

материальной части. С осени сорок второго года завод уже серийно выпускал Як-1Б с крупнокалиберными пулемётами вместо ШКАСов, с радиостанциями, с кучей мелких изменений. Главное — всё на пользу. Кроме самолётов, на заводе пополнение ждало — лётчики из авиашкол, из госпиталей после выздоровления. После госпиталей — с боевым опытом, некоторые имели одержанные победы в виде сбитых самолётов. Почти всех их назначили ведущими звеньев, а молодых пилотов — ведомыми. Молодые Як-1 только видели со стороны, обучались на У-2 и Р-5. Их ещё натаскивать надо — полёты строем, стрельба. Сейчас первоочередная задача — дать молодым по несколько вывозных полётов и вернуться к месту базирования полка под Сталинград. Заводской аэродром не учебный, но как выпускать молодого пилота в относительно дальний перелёт, если навыки управления слабые? Кому-то навыки пилотирования даются легко, а другой неспособен к полётам. Такой пилот себя погубит, свою машину и ведущего. За полётами молодых лётчики полка наблюдали. Кто-то козла дал на посадке, у другого посадочная скорость велика. Благо — посадочная полоса при заводе длинная. Будь короче — надо тормозить сильнее, а Як этого не любит, можно скапотировать. Один пилот сел нормально, развернулся в конце пробега резко, хвостовое колесо подломилось. Заводчане самолёт отремонтировали, обошлось. А во фронтовых условиях такая поломка могла окончиться статьёй «саботаж» и трибуналом. У Яка дутик тоже был слабым местом. Впрочем, на солнце тоже бывают пятна. Не избежал недостатков один из лучших истребителей Второй мировой войны — Вф-109. Колея шасси узкая, на разбеге самолёт рыскает, а при боковом ветре стремится развернуться или вовсе лечь на крыло либо пере-

вернуться. Таких аварий, особенно у молодых лётчиков, было много. «Мессер» совершенствовался всю войну: становился мощнее двигатель, росла скорость, усиливалось вооружение, а узкую колею — конструктивный недостаток, изжить не удалось.

В начале сорок третьего ещё остро не хватало новой боевой техники, школы пилотов обучали по ускоренной программе, и фактически выпускники авиаучилищ не были готовы к боевым действиям. Мал налёт, измерившийся буквально часами, — не хватало бензина, всё уходило на фронт. В авиашколах не было современных самолётов. После освоения У-2, этой «школьной парты», курсанты должны были осваивать Як, МиГ, ЛаГГ, а в лучшем случае был Р-5, устаревший и тихоходный. Положение изменилось к середине, даже к концу сорок третьего, когда в войска поступили Як-7.

Через несколько дней полк покинул заводской аэродром. Для перелёта в Сталинград и полётная карта не нужна. Держи курс на юг вдоль великой русской реки, она сама выведет к городу. На левом берегу аэродром. Посадка для молодого лётчика — самый сложный элемент. Ещё на заводском аэродроме комэски разбили пилотов на пары. В таком порядке они летели, в таком же садились. Ведомые держались немного позади ведущих, держали такую же скорость. А ещё ведущие давали указания по рации.

— Ноль семнадцатый, убери обороты до тысячи восьмисот! Теперь кран выпуска шасси. Обязательно проконтролируй!

На крыльях, когда выпущены шасси, выступали индикаторы — небольшие штырьки. Взгляд на правое крыло, потом на левое. Оба штырька видны, стало быть, шасси выпущены, встали на замки.

— Работай ручкой плавненько. Так, хорошо, притирай к полосе!

А потом по рации такие матюги, что уши закладывает. Ведущий сел нормально, а ведомый жёстко приложил истребитель к полосе. Самолёт дал «козла», подпрыгнул метра на три-четыре, снова грохнулся на шасси, ещё раз подпрыгнул, уже на метр-полтора, и только потом покатился. Кто видел этот «цирк», перевели дух. Со стороны смотреть страшновато, а что пережил молодой лётчик? Но сели все, никто самолёт не разбил, уже хорошо.

А со следующего дня начались плановые полёты. Нужна слётанность пар, чтобы при всех эволюциях ведомый не отставал от ведущего. Он должен прикрывать ведущего от атак сзади. Если не усмотрел, отстал, собьют обоих. Для «Мессеров» одиночный самолёт — лёгкая добыча. Мало удержаться, надо видеть всю картину боя, предупреждать ведущего о грозящей опасности, вести стрельбу по противнику. Со стрельбой тоже проблемы. Делали вылеты на полигон, опустошали коробки со снарядами и патронами, а попаданий в деревянный щит нет или одиночные по краям. При такой стрельбе противника не сбить, уйдёт, да ещё и сам попробует напасть. Воздушный бой — это схватка навыков, характеров, умения и немного везения.

Немцы, крепко получив под Сталинградом, притихли, наступательных операций не проводили, копили силы, осваивали новую технику. Не усовершенствованную, а новую, такую, как танки «Пантера T-V» и «Тигр T-VI». С толстой бронёй, с мощными пушками. В какой-то мере повезло, что немцы к июлю 1943 года к Курскому выступу смогли поставить только 204 «Пантеры» и 133 «Тигра», да ещё 90 «Фердинандов». Остальные 2343 бое-

вые машины составляли средние танки Т-III и Т-IV. Они тоже усовершенствованы были — повесили на лобовую и бортовую броню дополнительные листы брони, удлинители стволы пушек, усилив таким образом бронепробиваемость. Красная Армия противопоставить новым танкам могла только один полк САУ СУ-52, всего 24 боевых единицы. И разведка наша доложила о новой технике врага, и даже один «Тигр» был захвачен под Ленинградом на Синявинских высотах и обстрелян на полигоне нашей артиллерией, выводы были сделаны правильные. А предпринять ничего пока промышленность не успела. Т-34, самый массовый танк, обладал на 1943 год пушкой 76 мм. Хороша она была в начале войны, пробивала Т-III и Т-IV. А «Тигр» и «Пантеру» только с двухсот метров и в борт. Ситуация складывалась критическая. Главная ударная сила немцев — танки. Выбей их, и наступление захлебнётся.

Конструктор И.А. Ларионов предложил в конце 1942 года ПТАБ, противотанковую авиабомбу массой всего два с половиной килограмма. Фишка состояла в том, что бомба была кумулятивной, новинка по тем временам. Испытания с успехом закончились в конце 1942 года. Промышленность получила задание к 15 мая 1943 года выпустить 800 тысяч таких бомб и с заданием справились. До немецкой операции «Цитадель» эти бомбы не применялись, их держали в секрете, хотя в штурмовые и бомбардировочные авиаполки поставили 50 тысяч штук. Самолёт Ил-2, наш знаменитый штурмовик, брал на борт четыре кассеты по 78 бомб каждая. Кассета сбрасывалась разом, поэтому желательно применять её было не по одиночной цели, а по скоплению бронетехники. Сброс происходил с двухсот метров, ПТАБ пробивали броню до 70 мм. У «Тигра» толщина

брони верхнего листа башни была 28 мм, а у «Пантеры» — 16 мм. Когда их впервые применили пятого июля лётчики 2-го гвардейского и 299-го штурмовых авиаполков у станции Малоархангельская, эффект был поразительным. Одновременно было сожжено сорок танков и броневедомостей.

Немцы были в шоке, появления такого эффективного оружия у русских они не ожидали. И если бы не ПТАБ-2,5-1,5, как официально именовали эти бомбы, наши потери были бы значительно больше. Однако нашлось и слабое место. Несколько бомб не разорвались, немцы их подобрали и изучили. У ПТАБ был очень чувствительный взрыватель, срабатывал, если задевал ветки. Если взрыв происходил на некотором удалении от брони, вреда он не приносил, кумулятивная струя рассеивалась. Немцы стали выпускать металлическую сетку, натягивали её над бронетехникой, ПТАБы рвались на ней, не причиняя вреда. Но использовать такую сетку стали уже после Курской дуги.

Оценили вклад в победу И.А. Ларионова скромно, орденом Ленина. Военачальники после Курской битвы и награды получили более высокие, и звания и должности.

В авиации у немцев появился FW-190, производиться он начал с августа 1941 года, но на Восточный фронт попал шестого сентября 1942 года, под Ленинград, в составе G-51. Произведено их было с 1941 по 1945 год более двадцати тысяч. Стоил истребитель Курта Танка 152400 рейхсмарок, имел 14-цилиндровый двигатель воздушного охлаждения BMW-801 в модификации A-2 мощностью 1560 л. с., а A-4 — 1700 л. с., имел мощное вооружение — две крыльевые пушки MG-151/20E калибром 20 мм. Были варианты и с другим вооружением.

ем. Неплохой самолёт, но тяжёл, а для истребителя это минус, маневренность страдает. В ВВС РККА противостоять «Фокке-Вульф» могли Ла-5Ф или усовершенствованный Ла-5ФН.

Техника важна, но главное — люди. С этим пока немцы превосходили. К моменту выпуска из лётного училища немецкий пилот имел двести часов налёта, причём на «Мессершмитте» или «Фокке-Вульфе», если речь шла об истребителях. Наши лётчики хорошо, если тридцать-сорок часов налёта имели, да ещё в авиашколах техника устаревшая. Единственно — были единичные Як-7 УТИ, то есть учебно-тренировочные, имевшие вторую кабину и сдвоенное управление. Производили их с 1941 по 1944 год. Фактически это был Як-1 со второй кабиной. С сорок второго года стали производить Як-7, а потом и Як-9. Из второй кабины снимали управление, она использовалась для переброски техсостава при перебазировании авиаполков, доставки лётчиков с мест вынужденной посадки, для размещения фотоаппаратуры в варианте разведчика, даже для размещения внутри кабины бомб весом до двухсот килограммов общей массой.

Но всё же к середине сорок третьего уже стали выпускать из авиашкол лётчиков, обученных не по сокращённой программе. Кто летать хотел, любил, опыт перенимал быстро от старших товарищей, тот выживал. Другие погибали в первом-втором боевых вылетах. Не всем дано летать, из него бы, может быть, хороший моряк получился, да не повезло. Военкомат набирал в училища по разрядке, по физическим данным, по образованию. Например — в подводники и танкисты парней выше 170 см не брали, им в технике тесно. А самые образованные призывники попадали в артиллерию, там считать надо много и быстро.

Немцы готовились к операции «Цитадель», планируя ударить двумя сходящимися ударами, отсечь и перемолоть Курский балкон. Планомерно подтягивали войска, создавали запасы топлива, боеприпасов, провизии. Делали всё скрытно, полагая, что русские не в курсе. Но уже наша агентурная разведка из нескольких серьёзных источников планы немцев на лето сорок третьего раскрыла. И Красная Армия тоже готовилась — стягивала резервы, причём скрытно, по ночам, готовила запасы. Полковые и дивизионные разведчики с обеих сторон совершали поиски, старались взять «языка», узнать расстановку сил. Хорошо проявили себя наши сапёры. На танкоопасных направлениях создали мощные противотанковые поля. Мины ставили с массой взрывчатого вещества до 25—30 кг, такие повредят ходовую часть любого самого тяжёлого танка. Расчёт простой. Как только танк подорвался, потерял ход, его уже можно расстрелять из тяжёлой артиллерии с закрытых позиций. К сожалению, снаряды реактивной артиллерии, применяемые с автомашин или самолётов, большого урона танкам не наносили.

Андрей ход истории знал, особенно военной, изучали в военном училище. Поэтому дурака не валял, наслаждаясь отдыхом, а сам тренировался и пилотов гонял. Начал обучение с того, что с одним из ведущих, опытным лётчиком Григорьевым, начал отрабатывать один из приёмов воздушного боя довольно успешно — го лётчика Александра Ивановича Покрышкина. Были в Красной Армии лётчики умелые, умные, способные анализировать, делать выводы. К таким относились Кожедуб и Покрышкин. Они разработали тактику ведения воздушного боя в группе и парой. Именно он внедрял в боевую практику формулу «высота — скорость — ма-

нёвр — огонь». Воевать он начал с 1941 года, до осени 1942 года летал на МиГ-3, И-16 и Як-1. А весной 1943 года полк получил поставленные по ленд-лизу американские Р-39 «Аэрокобра». На этом самолёте Покрышкин воевал на Кубани, где придумал «Кубанскую этажерку». Пары разбивались по эшелонам и по фронту. Ведомый от ведущего в стороне на 200—300 метров. И каждая пара от другой с разницей по высоте на 300—500 метров. Противник замечает один, иногда два самолёта, остальные как бы невидимы. Полагают — лёгкая цель, атакуют, а на самом деле в воздухе вся эскадрилья, десяток самолётов. Покрышкин, выйдя на дистанцию действия огня, открывал огонь сразу из всех стволов. Многие пилоты, экономя боеприпасы, стреляли только из пулемётов или из пушки, чтобы не остаться в разгар боя без боеприпасов. Покрышкин давал короткую очередь по уязвимому месту, и самолёт врага был поражён. Ценность «Кубанской этажерки» в том, что разомкнутый боевой порядок даёт большую свободу манёвра, нет опасности столкновения самолётов. И саму атаку Александр Иванович выстраивал своеобразно. Любил атаковать на догонных курсах. Пикировал сверху, заходил на цель с задней левой полусферы, оказываясь сбоку от врага, сближался до дистанции максимально короткой. Направлял свой самолёт на пересекающийся курс с самолётом врага, открывал огонь с упреждением, сразу уходил на вертикальный манёвр, чтобы набрать высоту. Огонь сбоку по истребителю был хорош тем, что боковые поверхности кабины «Мессера» не бронированы. Снизу ковш сиденья имеет броню, сзади лётчика прикрывает бронеспинка, спереди защищает мотор и бронестекло. А сбоку только тонкий лист алюминия. И главное в атаке было — убить пилота. Если подбит