



**Константин  
Буланов**



**Перкалевый ангел.  
Предтечи этажерок**

**2017**

Первая Мировая Война дала более чем солидный толчок делу развития авиации. И если до ее начала на вооружении всех армий мира находилось менее 1000 аэропланов, то по ее окончании только в одной Англии были списаны и выставлены на продажу более 10000 штук. Что называется, почувствуйте разницу! И если даже в нашей истории Российская империя вступила в войну, имея самые большие авиационные силы, то что же она сможет выставить на шахматную доску мирового противостояния, окажись в прошлом люди, для которых небо являлось смыслом жизни?

---

---

# Буланов Константин Николаевич

## Перкалевый ангел. Предтечи этажерок

### Пролог

Три австрийских аэроплана, сбросив самодельные бомбы на русский аэродром, на обратном пути вновь завернули к расположению штаба 8-й армии и игнорируя редкий ружейный обстрел с земли, принялись нарезать круги, вызывая столь наглым и безнаказанным поведением зубной скрежет у всех штабных офицеров.

— И где же наши прославленные авиаторы! — через десять минут наблюдений за вражеским аэропланом не выдержал генерал Брусиллов.

— С аэродрома сообщили, что штабс-капитан Нестеров вылетел на перехват, господин генерал. — тут же отреагировал командир истребительной роты.

Вскоре с запада показался еще один аэроплан и некоторые из офицеров начали потихоньку роптать, что австрияки совсем обнаглели, считая небо своим. Но все негодования прекратились, стоило в приближающейся машине опознать отечественный У-2, наиболее грозный аэроплан Императорского Военно-Воздушного Флота.

После ряда разведывательных полетов вражеских аэропланов над расположением штаба армии, раздосадованный генерал приказал пресечь сие непотребство всеми доступными способами. В результате, в течение дня до ближайшего аэродрома был протянут кабель полевого телефона, а командир 11-го авиационного отряда получил приказ держать как минимум один аэроплан в постоянной готовности к вылету для перехвата противника.

Долгожданный звонок пришелся на время дежурства самого командира отряда. Припомнив многочисленные советы трех друзей, ставших для него настоящими учителями, Петр Николаевич, сперва, пролетел подальше на запад, постепенно набирая высоту и отрезая противнику путь к отступлению, а затем сместился южнее, чтобы подойти со стороны солнца.

Еще год назад в одном из тренировочных вылетов Алексей Михайлович наглядно продемонстрировал ему все преимущества подобного нехитрого приема. Тогда его аэроплан появился столь внезапно, что Петр не успел как-либо среагировать и проиграл бой по всем статьям. Теперь же ему предстояло выступить в качестве экзаменатора для австрийских пилотов.

Три белоснежных Альбатроса DD степенно плыли на километровой высоте, когда внезапно раздался треск разрываемой ткани и хруст крошащейся древесины. Ведущий аэроплан тут же повело вправо, но пилот Франц Малина быстро выровнял его и принялся рассматривать трепыхающийся от набегающего воздушного потока правый край верхнего крыла. Создавалось впечатление, будто кто-то неплохо поработал над ним при помощи кувалды, не оставив целой ни одной нервюры. Вот только уделить все свое внимание осмотру повреждений ему не дали. Впереди вновь раздался треск и хруст, для разнообразия разбавленный металлическим скрежетом. От мгновенно сменившего тональность стрекота двигателя повалил едкий дым и во все стороны со звоном брызнул сноп искр состоящих из мельчайших раскаленных стальных и медных осколков.

Сидевший впереди наблюдатель вскрикнул и схватился за левую сторону лица

осыпанную небольшим пучком образовавшейся картечи. Вновь, ничего непонимая, пилот снизил обороты, чтобы не перегреть пострадавший двигатель машины и попытаться дотянуть до расположения австрийских войск, но очередная пулеметная очередь на полтора десятка патронов, вспоровшая теперь уже нижнее правое крыло, дала ему понять, что времена безнаказанных полетов закончились.

Сперва, Франц подумал, что попал на мушку невероятно меткого русского пулеметчика сумевшего достать его на километровой высоте и попытался уйти скольжением вправо, чтобы выйти из зоны обстрела, а заодно начать разворот к позициям своих войск. Но, стоило ему увидеть развернувшегося в передней кабине и целящегося из своего Штайера М1912 куда то ему за спину Фридриха, как он все моментально понял. Быстрый взгляд назад подтвердил самые худшие ожидания — на их хвосте висел русский биплан.

— Попал! Господа, ей Богу попал! — первым приметив появившийся за австрийским аэропланом дымный след, закричал молоденький прапорщик.

— А ведь верно! — тут же подтвердил вооруженный биноклем начальник штаба, генерал Ломновский. — Вон как австрияк дымить начал! — последующих комментариев не потребовалось, поскольку уже все могли различить протянувшуюся от белого биплана черную полосу.

Выйти в атаку на один из обнаруженных аэропланов противника удалось просто идеально. Лучших условий Петр и сам пожелать не мог бы. Заходя от солнца со снижением, он легко нагнал австрийца и пристроился тому в хвост. Хоть его и учили, что огонь можно было открывать уже с полутора сотен метров, штабс-капитан не стал торопиться и только когда до противника осталось не более двадцати, дал первую очередь. От переизбытка нахлынувших эмоций он слишком сильно надавил на гашетку и при этом дернул рычаг, так что первая очередь вместо того чтобы ударить в двигатель противника, ушла выше, прошив кромку крыла. Следующая очередь вообще прошла мимо, и лишь третья, перед которой Нестеров заставил себя продышаться и успокоиться, почти полностью пришлась в двигатель вражеского аэроплана, пробив по пути уже пострадавшее верхнее крыло прямо над головой пилота-наблюдателя.

Из-за перекрывавшего обзор крыла он не мог понять попал ли на этот раз, но потянувшийся за австрийцем серый дым, развеял все сомнения. Он попал! Решив добавить туда еще одну очередь для верности, он вновь на короткое время нажал гашетку, но в этот момент противник накренился и чуть дернулся, так что пули лишь пробили нижнее крыло, не причинив особого ущерба. Петр уже хотел было нагнать австрийца и приказать явно растерявшемуся пилоту идти на посадку, как поднявшийся со своего места наблюдатель вытянул в его сторону руку и выстрелил из пистолета. Потом еще раз и еще. Четвертая пуля попала в пропеллер, отколов от него небольшой кусок, о чем Петр узнал только после приземления, а вот произвести пятый выстрел возомнившему о себе невесте что наблюдателю уже было не суждено. Поймав его фигуру в перекрестье прицела, Нестеров вновь нажал на гашетку. Смонтированный над верхним крылом ДТ-12 послушно отозвался, выдав очередь на два десятка патронов.

Тело барона Фридриха фон Розенталя, совсем недавно бомбившего земли своего собственного поместья, на землях которого расквартировался русский авиационный отряд, затрясло как у припадочного, а из его груди прямо в лицо Франца брызнули настоящие потоки крови. Не менее десятка винтовочных пуль прошли наблюдателя насквозь и откинули его обратно в кабину, на дно которой он и сполз. Еще некоторая часть досталась

пострадавшему ранее двигателю, и валивший из него ранее серый дым приобрел черные оттенки. Досталось и пилоту. Помимо забрызганного кровью товарища лица и глубокого шока, он получил три касательных ранения, а одна пуля застряла в кисти, предварительно пробив навывлет правое плечо.

“Если противник не сдается, его уничтожают.” — вспомнил Петр одно из любимых изречений Алексея Михайловича и убедившись, что опасности более нет, поскольку два оставшихся австрийских аэроплана всюду улепетывали, отвалив в стороны от обреченного сослуживца, прибавил газу.

Поравнявшись с теряющим скорость и высоту противником, Нестеров жестами показал австрийскому пилоту, что если тот не пойдет на немедленную посадку, он откроет огонь на поражение. Тот, не смотря на полученные ранения и шоковое состояние, все же смог понять, чего от него требуют и повел свой Альбатрос к земле, в направлении указанном русским авиатором.

Удостоверившись, что его поняли верно, Нестеров убавил обороты и вновь занял место за хвостом противника. Минуты через две они уже пронеслись в какой-то сотне метров над расположением штаба армии по направлению к аэродрому 11-го отряда. Вот только похвастаться трофеем Петру Николаевичу было не суждено. Примерно в километре от летного поля двигатель Альбатроса заглох и истекающий кровью пилот не смог удержать одной действующей рукой подбитую машину в воздухе. Довольно резко он начал заваливаться в правое крыло и через десяток секунд разбился на пшеничном поле. Стоило крылу коснуться земли, как аэроплан тут же развернуло на девяносто градусов и подломив шасси, он боком проехался на брюхе, сминая под собой колосья еще не убранного урожая. Двигатель, оторвавшись от планера в момент удара о землю, смял часть попавшегося по пути левого нижнего крыла Альбатроса, а после, кувырнувшись раз пять, замер, зарывшись в жирную плодородную землю.

По всей видимости, только это и спасло остатки аэроплана от возгорания. Сделав несколько кругов над поверженным противником, и отметив, что со стороны аэродрома к месту падения уже всюду несется грузовик, забитый людьми под завязку, Петр повел свой У-2 на посадку. Пусть ему и не удалось довести трофей относительно целым до аэродрома, тем не менее, он оказался первым кадровым армейским летчиком, кто смог сбить аэроплан противника. И эта мысль грела душу штабс-капитана почище стакана водки. Лишь факт того, что самая первая воздушная победа была одержана несколькими днями ранее пилотом-охотником, слегка портил его настроение. Но лишь слегка!

Глава 1.

Живущие небом. (ЧЕРНОВИК)

Тот, кто единожды познал небо, никогда не сможет с ним расстаться. Многие пилоты, что гражданской авиации, что военной, после списания на землю начинали искать новый путь в манящие небеса. Кому-то везло устроиться инструктором в аэроклуб или найти место пилота в небольших экскурсионных компаниях. Кто-то умудрялся собрать достаточно средств, чтобы прикупить себе небольшой легкомоторный самолетик и время от времени баловать себя умиротворяющими душу прогулками в небесах. А некоторые, что называется, сами становились творцами собственного счастья. Причем в самом прямом смысле этого слова!

Гаражи на окраинах городов, никому не нужные цеха на некогда громадных предприятиях советской эпохи, что не смогли найти себе достойного применения в

современных реалиях, а то и старые заброшенные ангары на не менее заброшенных аэродромах тут и там по всей стране превращались в места, где творилось таинство рождения или же возрождения крылатых машин.

Десятки и сотни энтузиастов тратили все свое свободное время на воплощение своей мечты в дереве и металле, но повезло или же не повезло оказаться там, где надо или там, где совсем не надо — смотря с какой стороны посмотреть, лишь троем старым знакомым, что успели не только послужить своей родине, но и выйти в отставку.

Много чего в свое совместными усилиями было прихвачено на гражданку вместе с собой и впоследствии размещено в небольшом гараже принадлежащем некогда гигантскому заводу работавшему на армию. Однако, вслед за развалом страны последовал и развал гиганта военной промышленности и лишившиеся всякого оборудования цеха отныне использовались исключительно в качестве складов.

Но загребущие руки былых хозяев завода все же не смогли дотянуться до секретных подвалов, где за намертво заклиненной дверью, которой могли бы позавидовать едва ли не все банки мира, семь иссушенных мумий, навсегда оставшихся на своих постах и рабочих местах, хранили тайну находившейся тут же машины времени.

Давно уже покинули этот свет, причем далеко не всегда по естественным причинам, все, кто хоть что-нибудь знал об этом проекте, а запущенная отчаявшимися учеными машина продолжала свой многолетний отсчет запуска эффекта, о котором столь много грезили фантасты.

И вот когда результат трехлетнего труда одной из групп энтузиастов авиареставрации как раз готовился к первому выкату, в полусотне метрах под бетонным полом заводского гаража, где когда-то ночевали ЗИЛ-ы и ГАЗ-ы, к итоговому результату своего существования подошла куда более сложная машина, нежели восставший из небытия У-2.

Неконтролируемый никем уже более четверти века процесс перемещения во времени оказался до обидного не приметным. Не было, ни звуков взрыва, ни северного сияния, ни элетролизации воздуха, просто в одно мгновение на месте старого гаража образовалась огромная воронка глубиной почти в сотню метров, в которую тут же завалилась одна из стен цеха. Но занятые нанесением “последних мазков” на возрожденную легенду отечественной авиации друзья даже глазом не моргнули в этот момент, будучи увлеченными своей работой. И лишь прибытие в новое пространство-время заставило их отвлечься от труда и выразить свое недовольство.

— Этого еще не хватало! — хлопнул себя по ногам Егор, с трудом сдержавшись от того, чтобы плюнуть на пошарпанный и местами пошедший трещинами бетонный пол. — Что эти паразиты там опять устроили!?

— Похоже, эти придурки на сей раз не ограничились только одним из цехов, а вдобавок спалили и трансформатор. — угрюмо произнес Алексей, успев указать рукой на гаснущую лампочку до того, как импровизированный ангар погрузился во тьму. К несчастью трех посвятивших свои жизни небу друзей их соседями по съему помещений оказались горе-торгаши всевозможных горюче-смазочных материалов, чей товар уже дважды погибал в устраиваемых конкурентами пожарах вместе с разваливающимися на глазах старыми заводскими цехами.

В подтверждение частично озвученных мыслей снаружи раздался треск и хруст, какой мог возникнуть в процессе разрушения здания, а спустя мгновение их прибежище изрядно трянуло, как от ударной волны, отчего с потолка, не знавшего более полувека ремонта,

строения посыпались тучи пыли и шукагурки. А настезь распахнутые ворота захлопнулись за какое-то мгновение. Причем, от удара одна из створок слетела с петель и с противным скрипом перекосилась в проеме, всем своим видом показывая, что в ближайшее время никто никуда не поедет и уж тем более не полетит.

— Странно, что никто не кричит. Обычно там чуть что, сразу такой гвалт подымался, а тут тишина, хотя бахнуло знатно. — обратил внимание друзей на весьма тревожный фактор Михаил, после чего покосился на только закончившие звенеть оконные стекла, солнечный свет через которые в помещение проникал в последний раз еще до Перестройки. Сперва, годами не смываемая грязь, а после, графическое творчество не признанных народом мастеров баллончика начисто лишили помещение естественного освещения, отчего внутри всегда приходилось работать при свете ламп либо раскрытых воротах. Но если к факту невозможности увидеть свет через испоганенное остекление они уже давно привыкли, то ожидать подобной же подлости от образовавшихся в результате перекоса ворот щелей оказались явно не готовы. И лишь будучи увлеченными руганью и поиском источников хоть какого-нибудь света никто не обратил на данный факт ни малейшего внимания.

— Во! Нашел! — первым до своего мобильного добрался Михаил и подсвечивая себе экраном, направился к выходу из гаража. Отворив дверь, он с немалым удивлением уставился на непроницаемый туман клубившийся снаружи. Причем туман был настолько густой, что протянутая вперед рука терялась из вида уже через пару сантиметров. — Эй, мужики, вы только взгляните на это! — подсветив телефоном дверной проем, он вновь показал фокус с исчезновением руки, — Вы когда-нибудь встречали такой туман?

— Ты что творишь! — у наблюдавшего за действиями друга Алексея едва не зашевелились волосы, причем, не только на голове. — А вдруг это какая-то очередная забористая химия! И именно из-за нее у соседей уже попросту некому кричать — “Караул”!?

— Вот черт! — тут же одернул руку и захлопнул дверь Михаил, после чего поспешил ретироваться подальше от ворот. — Что-то я действительно вообще не подумал. — повинился он друзьям, поймав на себе обвинительные взгляды.

— И что теперь будем делать? — озвучил явно мучавший не его одного вопрос Алексей.

— Надо звонить в МЧС. Но, сперва, заткнуть щели всем, что найдем, чтобы эта гадость не заползла внутрь. А то действительно, надышимся и будем потом воображаемых зеленых собачек ловить. И это в лучшем случае!

— Вот только что-то она не спешит к нам заползать. Видишь? — нашедший таки дежурный фонарик Егор осветил покосившуюся створку ворот, так что все смогли рассмотреть собравшуюся снаружи хмарь. — И, кстати, хоть у кого-нибудь связь есть? А то у меня телефон не видит сеть.

Продолжавшееся с четверть часа наблюдение за непонятным явлением, лишь изредка прерывалось короткой руганью, когда очередная попытка дозвониться хоть до кого-нибудь заканчивалась очередным же провалом по причине отсутствия сигнала сети. И только когда терпение последнего из трех друзей подошло к концу, а снаружи не изменилось ровным счетом ничего, в ход пошел старый ОЗК, стащенный в лихие девяностые вместе с не малым количеством ставшего резко ненужным военным имуществом и использовавшимся в последнее время при обработке перкали авиационным лаком.

Облачившийся в защитный костюм и нацепивший противогаз, что также использовался при покрасочных работах, Алексей, прихватив второй и последний фонарь, отправился на разведку в продолжавший стоять за пределами цеха, словно студень, туман. Во всяком

случае, все трое сошлись во мнении, что наблюдаемое ими явление имеет куда большее отношение к туману, нежели к копоти возникающей при пожаре. Да странным, да невероятно густым, но туманом. Однако, перестраховаться все же виделось не лишним отчего и пошли в ход нашедшиеся под рукой средства индивидуальной защиты.

— Эй, ежик в тумане, отзовись! Ты там снаружи хоть что-нибудь видишь? — не выдержав и минуты, прокричал в открытую дверь Егор.

— Погода там, абсолютно нелетная. К тому же не откликается никто. — прогудела из-под противогаза вынырнувшая из тумана голова, заставив Михаила с Егором синхронно подпрыгнуть и чертыхнуться.

— Ты, Леша, больше так не делай, а то натуральный всадник без головы какой-то. — передернул плечами Михаил. — Точнее, голова без всадника. Висит себе в небе и разговаривает. Жуть натуральная!

— Это вон там жуть натуральная. — столь же внезапно вынырнувшая из тумана рука показала большим пальцем назад, — Не видно ни зги. Не дай Бог садиться в таком тумане!

— А что соседи? — поинтересовался Михаил.

— А что соседи? — пожал плечами полностью вышедший из тумана под свет фонаря Алексей, — Не видать и не слышать, впрочем, как и всего остального. — Это, я вам доложу, даже не посадка по приборам! Очень, знаете ли, неприятное ощущение. Чувствуешь себя абсолютно беспомощным ничтожеством оказавшимся посредине великого ничто! Я ведь и вернуться смог только потому что шел исключительно по прямой и считал шаги. А не подумал бы изначально о том, как назад идти, так бы и бродил в этом тумане тенью отца Гамлета. Мне, конечно, доводилось и в облаках летать и в туман садиться, но такого я совершенно точно не припомню! Да его хоть ложкой ешь!

— Ну, жрать туман мы точно не будем, однако и сидеть здесь как-то неприятно. Давит на психику. — поежился Егор. — Вы как хотите, а я пробегусь до машины. Хоть радио включу. Пусть себе орет. Лишь бы схлынула эта звенящая тишина.

— Останавливать мы тебя, конечно, не будем. Мальчик ты уже давно взрослый. Вон, даже на пенсию успел выйти. Впрочем, как и мы все. — усмехнулся Михаил, — Но чтобы потом тебя не искать по всей округе, давай хоть тросом каким тебя обвяжем. Всяко легче будет назад вернуться, если мимо машины пройдешь.

— А это идея! — тут же оценил предусмотрительность друга бывший штурмовик.

Пусть не мгновенно, но весьма скоро был найден трос, обвязавшись которым, Егор шагнул в неизвестность мглы. Метров пятнадцать аналога нити Ариадны вытравилось вполне легко, но затем тот резко дернулся и после застыл. Естественно, оставшиеся в здании тут же поинтересовались самочувствием своего друга, но не получив в ответ ничего, кроме гробовой тишины, тут же попытались втянуть трос обратно. Однако, все попытки оказались тщетны. Единственным результатом стали лишь порезанные о сталь троса руки, да проступивший на лицах обоих испуг.

— Не нравится мне это. — пробормотал Алексей и бросив трос, кинулся к своей сумке. Дважды споткнувшись по пути и уронив что-то с верстака, он вскоре вернулся обратно к двери, сжимая в руке ТТ. — Резинострел. — пояснил он в ответ на вопросительный взгляд Михаила. — Прихватил вот, чтобы салют дать при первом выкате нашего крылатого друга.

— Ты бы еще Сайгу приволок. — лишь покачал Михаил головой.

— Знал бы, что случится такое, — кивнул он на стоящую перед глазами стену тумана, — прихватил бы. — Перехватив пистолет поудобнее, Алексей принял в левую руку



трос, и пропуская его в сжатом кулаке, нырнул в туман вслед за Егором.

— Видишь что-нибудь? — не выдержал и пяти секунд оставшийся в ангаре Михаил.

— Я даже рук своих не вижу! И вообще, не дергай меня. — отозвался Алексей, после чего переключился на выкликивание своего второго товарища — Егор, ау, ты где? Чего молчишь? — потихоньку продвигаясь по натянутому тросу, он не терял надежду докричаться до пропавшего друга, а заодно давал знать оставшемуся в здании Михаилу, что с ним все в порядке. — Если это твоя очередная шутка юмора, то она ни разу не смешная! Отзовись паразит, а не то сам найду и морду набью!

— Ну что там? Нашел остывающий труп? — нервно хихикнул Михаил.

— Тьфу на тебя! Шутник гребаный! — огрызнулся в ответ Алексей, — Нет тут никого и ничего! Только мы и этот чертов туман! — сплюнув от негодования, он резко развернулся, чтобы оглянуться и совершенно неожиданно влетел лбом в солидных размеров дерево. Вполне закономерно голова тут же отозвалась глухим звуком удара двух тупых предметов и накотившей болью. — Ух ё-ё-ё! — зашипел Алексей и принялся растирать пострадавший лоб.

— Чего ты там? Споткнулся что ли? — вполне отчетливо расслышал чертыхания друга Михаил.

— Нет. В дерево лбом врезался!

— Ну ты придумал тоже! — усмехнулся оставшийся в здании военный пенсионер — Откуда тут дереву взяться?

— Ты знаешь, друг мой дорогой, вот я сейчас мучаюсь тем же вопросом. А еще головной болью! — прошипел в ответ Алексей, продолжая потирать лоб, — Хочешь, верь, хочешь, нет, но тут, прямо у меня перед носом, стоит огромное дерево!

— Хорош разыгрывать! — вновь разлился по туману голос Михаила.

— Какие к чертям розыгрыши! Я в него со всего маха головой влетел! — приложив к пострадавшему лбу холодную сталь пистолета, Алексей, ругаясь про себя, двинулся дальше и буквально через пару метров наткнулся на ноги пропавшего товарища. К его величайшему облегчению и телу, и голова с руками к ногам прилагались. Вот только споткнувшийся о торчащий из земли корень Егор очень неудачно приложился головой о трухлявый пенёк. В отличие от человека пенёк столь близкое знакомство не пережил, развалившись на части, а бывший пилот штурмовика отделался огромной шишкой и потерянным сознанием.

— Во! Принимай добычу! — тяжело дышащий Алексей ввалился в ангар, задев плечом косяк и едва не сбив с ног Михаила. — Нашлась пропажа! — развернувшись, он продемонстрировал закинутого на плечи Егора. — Тяжелый, паразит! Еле допер!

— Чего это с ним? — мгновенно подскочив, тот помог сгрузить товарища на пол и вопросительно уставился на Алексея.

— Живой он. — отмахнулся вернувшийся из тумана ежик и разогнувшись, простонал — спина давала знать, что не одобряет подобные нагрузки. — Пенёк трухлявый забодал, вон какая шишка на лбу. Пульс есть, я проверил.

— А пенёк то там откуда взялся? — еще больше удивился Михаил, хотя после сообщения о наличии поблизости взявшегося незнамо откуда дерева, информация о пне уже не была столь непостижимой.

— Наверное, оттуда же откуда взялось дерево — из земли. — пожал плечами Алексей. — И не надо на меня так смотреть! Хочешь, верь, хочешь — нет, но там натуральный лес! Я пока шел обратно, как минимум о пяток деревьев зацепился.

— Не разыгрываешь? — недоверчиво протянул Михаил, покосившись на дверной проем, за которым все так же незыблемо продолжала висеть непроглядная хмарь.

— Больно оно мне надо — тебя разыгрывать. — отмахнулся все еще потирающий поясницу Алексей. — Попали мы! При чем черт знает куда!

— О-о-о-х. — протяжно простонал Егор, прерывая диалог друзей, — Моя голова. — Подтянув руку ко лбу, он шикнул от боли, стоило пальцам наткнуться на солидных размеров шишку, — Кто это меня так?

— Никто. Это ты сам так удачно приземлился. — потянувшись, отозвался Алексей. — В следующий раз внимательнее под ноги смотри, штурмовик. Совсем службу забыл что ли?

— Так я же шесть лет как погоны снял. Навыки то подзабылись. И где это я умудрился так?

— Не знаю, дружище. Ясно одно — мы попали. Там, снаружи, кроме тумана только лес. Как он там оказался, или как мы оказались в нем — не имею ни малейшего понятия.

— А может это сон? — предположил Михаил. — Давайте ущипнем друг друга для проверки?

— Эй-эй. — Алексей едва успел отбить руку приятеля, — Давай ка лучше каждый ущипнет себя сам. Я тебя, конечно, давно знаю, но Москва, как говорят, меняет людей. А ты как раз недавно туда мотался.

— Ты это на что, царская морда, намекаешь? — опасно прищурился Михаил примериваясь как бы сподручней отвесить старому товарищу леща.

— Ни на что не намекаю. — лишь отмахнулся тот в ответ, прежде чем произвести опыт над собой. — Ай!

— Уй!

— Похоже, мы все же не спим. — резюмировал Алексей, растирая руку и наблюдая, как тем же самым заняты его товарищи. — Да и сомнительно чтобы всем троим одновременно снилось одно и то же.

— Не спим. — согласно кивнул Михаил и тут же выдал следующее наиболее разумное предположение, — А может водка была паленая?

— Так мы же ее еще не пили!

— Откуда ты знаешь? Может и пили! Просто забыли об этом!

— Нее. Точно не пили. — поднеся ко рту ладонь и выдохнув в нее, покачал головой Алексей. — Вон и пакеты с закусоном нетронутые стоят. — лучом фонаря он прошелся по закинутым под верстак мешкам, из которых торчали горлышки бутылок и края упаковок всевозможных нарезок с салатиками.

— Групповое помешательство? — выдал очередную идею Егор.

— Или нас зеленые человечки похитили. — в тон ему ответил Алексей. — Чего гадать? Подождем, пока туман не рассеется. Не вечно же он будет за дверью висеть. А там и осмотримся.

Когда спустя еще пол часа туман все же сильно поредел, все трое смогли лицезреть окруживший огрызок некогда здорового здания девственный лес. Высоченные сосны, чьи верхушки терялись на непроглядной из-за обилия веток высоте, не оставляли шансов на жизнь другим деревьям и потому лишь небольшие кустарники скромно пытались укрыть тот хаос, что устроили они здесь своим появлением. Не менее пары десятков хвойных великанов лежали, вырванные из земли с корнем, между своими более удачливыми соседями, расходясь от ангара кругом, как от эпицентра сильного взрыва.

— Надеюсь, нам не поставят в вину незаконную вырубку леса, где бы мы ни оказались. — нервно усмехнулся Михаил, осматривая окрестности с крыши остатков здания, куда они забрались по сохранившейся пожарной лестнице.

— Не о том беспокоись. — покосился на него Егор. — Меня гораздо больше беспокоит — где сейчас все остальные. Где моя семья!? Марина, дети!

— Извини, дружище, — положил тому руку на плечо Михаил, — но пока мы не поймем, что с нами вообще произошло... В общем, давай надеяться на лучшее. И вообще, хватит сидеть на месте. Чем быстрее мы выйдем к людям, тем раньше поймем, что за чертовщина тут творится.

— Это ты верно сказал. Осмотреться будет совсем не лишним. Но прежде чем ломиться во все стороны, как лось сквозь кукурузу, неплохо было бы вооружиться. А то вдруг обнаружится, что мы оказались в плейстоцене, как в каком-нибудь голливудском фильме. Вот встретимся с динозавром с одним голым задом — и все ... Тю-тю. — нервно усмехнулся Алексей.

— А у тебя что, ПТР под верстаком завалялся?

— ПТР у меня, конечно, нет, но без топора я не рискну отдалиться от здания. — еще раз окинув взглядом стену стоящих вокруг деревьев, передернул тот плечами — уж больно дурные мысли лезли в голову от всего произошедшего.

Договорившись встретиться через пол часа, друзья разбрелись в разные стороны. На севере, впрочем, как на юге и востоке ничего найти не удалось и только на западе, куда собравшиеся у гаража мужики пошли все вместе уже метров через двести они неожиданно вывалились из леса на заросшую просеку. Наломав веток со стоящих вокруг деревьев, чтобы потом не блуждать в поиске места, где следовало обратно заходить в лес, они, не смотря на жажду, прибавили ходу и примерно через полчаса вышли на укатанную грунтовку, с одной стороны которой протянулись засеянные поля, заканчивающиеся у видневшейся примерно в километре деревеньки.

Деревня производила тягостное впечатление. Потемневшие от времени небольшие бревенчатые избы, покосившиеся плетни вместо заборов и никакого намека на цивилизацию. Отсутствовали не только привычные столбы линий электропередач, которые в отличие от проводов сохранились даже в самых глухих деревнях России, но и вездесущий мусор, что откровенно повергало в шок! Ведь мусор стал истинным доказательством наличия цивилизации на планете. И даже в лесах, когда они изредка выбирались по грибы и ягоды, всевозможные обертки, сигаретные пачки и банки из-под пива попадались в самых казалось бы дремучих местах. Здесь же не было ничего! Ни одного фантика, ни одного окурка. Поначалу, ни один из них даже не обратил на это никакого внимания, но вскоре глаз бывшего пилота штурмовика, успевшего повоевать, зацепился за некоторые несоответствия, и только при подходе к деревне, в голову пришла мысль об отсутствии мусора. Вот только озвучить ее Михаил не успел, поскольку их компанию уже заметили местные, от вида которых становилось не по себе. Заросшие, бородатые, чумазые мужики, одетые если не в обноски, то во что-то очень близкое, в убитых напрочь сапогах появились из-за угла крайнего дома и заметив троих незнакомцев, тут же направились к ним. Ранее подобных колоритных личностей друзья встречали только на Ленинградском, Ярославском и Казанском вокзалах Москвы, где те изволили проживать.

Михаил уже было приготовился к неминуемому мордобою, уж больно неприятливые у местных были физиономии, но те, подойдя поближе, стянули с голов засаленные шапки

непонятного фасона и даже чуть поклонились.

— День добрый, вашбродь. — прогудел выглядевший наиболее старшим из числа подошедших.

— И вам, мужики, добрый день. — тут же ответил воодушевившийся Михаил, поняв, что прямо здесь и сейчас их бить не собираются. — Не подскажите, где мы оказались? А то заблудились малость.

— Так деревня Утечино, вашбродь. — огладив растрепанную бороду, степенно ответил мужик.

— Утечино? — Михаил бросил многозначительные взгляды на друзей. — Мы ведь от Нижнего Новгорода недалеко, верно?

— Верст десять выйдет, вашбродь, так что да, недалече будет.

Царапавшее сознание старорежимное “вашбродь” произносимое местными как-то чересчур привычно заставило Михаила напрячься. Не смотря на прошедшее время с тех пор, как исчезла Российская империя, хотя бы раз в двадцать-тридцать лет в новостях проскакивала информация об обнаруженных поселениях староверов да малых народов все еще считающих, что живут под властью царя. Вот только подобное могло бы стать правдой где-нибудь в непролазной сибирской тайге, но никак не в ближайшем пригороде Нижнего Новгорода. Тем более Утечино было ему хорошо знакомо, ведь именно через нее пролегла дорога от города до облюбованного ими заброшенного аэродрома сельхозавиации, куда они собственно и собирались вскоре перевезти поставленный на крыло У2. Вот только еще пару дней назад, когда они навещали его, эта деревня выглядела куда как современнее и значительно больше.

— Не нравится мне все это. — еле слышно пробормотал Михаил, обращаясь к своим товарищам и на всякий случай прикрывая рот ладонью, как при зевке.

— Согласен, надо сваливать. — поспешил поддакнуть ему Алексей, пытаясь незаметно покрепче перехватить в безбожно потеющей руке рукоять топора.

— А что, мужики, никто кроме нас сегодня к вашей деревне не выходил? Друзья у нас потерялись, вот и ищем их теперь. — покосившись на друзей, спросил первое пришедшее на ум Егор.

— Может кто и был, вашбродь, только не видели мы. С самого утра всей деревней в церкви о спасении душ молились. Небеса то вона как раскрасились. И даже солнце второе на небосклоне зажглось! Теперь то уже исчезло, но доселе дюже ярко полыхало! Мы то уже грешным делом думали, что конец света пришел, вот и замаливали грехи человечества всей деревней. Не оставил нас Господь! — все местные тут же трижды перекрестились, — Послал нам, грешным, спасение. Дал еще один шанс на жизнь праведную. — мужики вновь трижды осенили себя крестным знаменем.

— Второе солнце? — переглянулись друзья, одновременно подумав про ядерный взрыв, как наиболее возможный виновник подобного явления.

— А вы разве не видели, как небо всеми цветами радуги полыхало?

— Мы с первых лучей солнца в лесу были. А там из-под крон ничего не разглядеть. — развел руками Алексей. — Да и смотрели мы все больше по сторонам — друзей искали. На небо редко взгляд бросали.

— Ну, ежели к нам не вышли, так к какой другой деревне или дороге. Леса у нас не сильно дремучие. Выберутся. Не сомневайтесь, вашбродь.

— Что же, благодарю на добром слове, утешили. — дабы более не испытывать судьбу,

Алексей решил поскорее выяснить в каком именно направлении находится город и побыстрее покинуть эту непонятную деревеньку, застывшую во времени на добрую сотню лет.

— Вон туда. — махнул рукой все тот же мужик. — Версты четыре пройдете, а там и на большую дорогу прямо до Новгорода выйдете.

— Спасибо, люди добрые, за помощь. Поспешим, пожалуй. Глядишь, друзья наши уже и нашлись, а это мы, наоборот, потерялись. — не стал терять времени на продолжение расшаркивания Михаил и кивнув в знак благодарности, двинулся в указанном направлении.

— Бог вам в помощь, вашбродь. — услышал он уже в спину напутствие местного жителя, полностью потерявшего в его глазах звание человека без определенного места жительства.

Обратная дорога до гаража заняла куда меньше времени. Шли они по уже единожды проторенной дороге, нигде не плутая и никуда не сворачивая. Потому, не прошло и получаса, как, закрыв за своей спиной небольшую входную дверь, все трое синхронно выдохнули с облегчением, будто оказались не в разваливающемся импровизированном ангаре, а за крепостными стенами. Хотя, справедливости ради, стоило сказать, что произошедшая встреча лишь прибавила вопросов, ответов на которые пока найти не удавалось.

— Ну что, товарищи по несчастью, делитесь, кто чего надумал. — присев на табурет, открыл заседание Алексей.

— Судя по быту, одежде и говору встреченных нами деревенских, угодили мы в дремучее прошлое. — первым высказался Михаил. — В дореволюционные времена точно. Одно их привычное “вашбродь” чего стоит!

— А, может, все же мы нарвались на какой-нибудь тематический исторический парк? — попытался ухватиться за спасительную соломинку единственный семейный человек в их небольшом коллективе.

— Ага, если бы еще эти парки, объясняли эффект межпространственного перемещения. Ведь иным другим способом наше появления посреди леса, я объяснить никак не могу.

— Никакой это не парк. — устало проведя ладонью по лицу и привалившись спиной к верстаку, грустно произнес Михаил. — Мы точно уже не в нашем времени.

— С чего ты вдруг стал столь категоричным?

— Да вот, вспомнил, что именно казалось мне странным все то время, что мы шли к деревне. — поймав заинтересованные взгляды друзей, он пояснил, — Мусора не было! Нигде! Ничего! Ни бычка на обочине, ни обертки. Даже будь это тематический парк, не смогли бы они очистить абсолютно всю деревню и дороги. Мы все же в России, а не Финляндии. Я на обратном пути специально под ноги смотрел — ничего!

— Это аргумент. — недолго подумав, был вынужден согласиться Алексей. Уж чего, а вот грязи и мусора в стране было не меряно. Здесь же дорожная грязь была вынуждена скучать в гордом одиночестве. Ведь кроме пары кучек давно засохшего результата жизнедеятельности то ли коровы, то ли лошади, он и сам не заметил на дороге ничего подходящего под определение сора. — Причем аргумент железный.

— А чего гадать? — оторвав взгляд от пола и постаравшись отогнать подальше невеселые мысли, поинтересовался Егор. — Они же сами сказали, что Новгород в десяти километрах от деревни. Дойдем и посмотрим. Только переодеться надо. А то наша советская форма времен развала Союза, для первого встречного военного или милиционера, или как

они тут назывались, это серьезный повод придрататься. То, что форма военная — видно невооруженным глазом. А фасон ни разу не царской армии. Это здесь, для обычных крестьян, мы сошли за господ офицеров. А вот с понимающим человеком — мгновенно завалимся. Да и головные уборы стоит прихватить. Помнится, в былые времена даже последняя пьянь не позволяла себе ходить с непокрытой головой. То-то местные мужики так нездорово на нас косились.

— И что ты предлагаешь? Пойти в повседневном? Боюсь, что в этом случае мы завалимся еще раньше. А общаться с местными силами правопорядка, пока не пойдем, где мы или когда мы оказались, как-то не сильно хочется. Еще запрут в желтом доме или вообще прикопают по-тихому. Тех, кто слишком много знал, не любили во все времена. А если мы все же провалились в прошлое, как об этом пишется в популярных нынче книгах, знаем мы много. Слишком много!

— Леша прав. За такие знания нас, если не свои прикопают, так забугорные друзья подсуеются. — тут же согласно кивнул Михаил.

— Но это мы обсудим чуть позже. А сейчас давайте вернемся к более насущным проблемам. Перво-наперво, надо определиться с одеждой, а после провести ревизию всего съестного. Не знаю как вы, друзья-товарищи, а у меня от всего этого жуткий аппетит прорезался. — в подтверждение своих слов принялся разводить рулады животом Алексей.

— Ну ты вообще непробиваемый! — с хорошо читаемой завистью в глазах, восхитился Михаил. — Лично мне сейчас точно кусок в горло не ползет. Даже, скорее всего, наоборот.

— С “наоборот”, Миша, это тебе за дверь и направо, чтобы против ветра было. — выдал “дельный” совет Алексей, уже активно роясь в сваленных под верстаком пакетах. — С поесть — не все так плохо. — не прошло и полминуты, как он озвучил свое экспертное заключение. — Прямо здесь и сейчас с голода не помрем. Но на завтра нам троим уже вряд ли хватит. Так что проблемой провианта озаботиться следует уже сейчас.

— С едой все ясно. А одежда?

— Сапоги можно взять от формы времен отечественной войны, в которой мы собирались фотосессию устраивать. Штаны, если без кителя с фуражкой и эти пойдут. А то, боюсь, что наши повседневные шорты, вызовут нездоровый ажиотаж. Сверху можно будет накинуть гимнастерку из того же комплекта, что и сапоги. Получится этакий стиль ретро-милитари, но по сравнению с тем, что было надето на наших первых знакомцах, будем выглядеть, как истинные стилиаги. А в довершение картины я даже пожертвую своей кепочкой образца 1972 года, над которой вы, дуралеи, столько потешались. И, кстати, выворачивайте карманы, товарищи. Где бы и когда бы мы ни оказались, здесь непременно должен быть рынок. А с деньгами у нас явно туго. Так что хвастайтесь, кто чем богат. Ведь ту же еду за “спасибо” мы точно не получим.

После тщательной сортировки на необходимое, нужное и нужное, но возможное к реализации, в небольшой кучке остались пара старых топоров, найденных в свое время в гараже, золотая цепочка с крестиком, швейцарский мультитул и несколько простых карандашей — это все что друзья общим голосованием смогли признать полезным во все времена и при этом не способным привлечь внимания к продавцу.

— Кто пойдет? — разглядывая куцую кучку вещей, наконец, поинтересовался Егор.

— А чего думать? Пусть жребий решит. — пожал плечами Алексей. — Только тянуть будем мы с Мишей. А то уж больно у тебя шишка на лбу приметная. А нам чрезмерного внимания необходимо как раз избегать. Во всяком случае, пока не определимся со своим

статусом.

В результате, уже спустя десять минут переодевшийся Михаил покинул их пристанище, дожевывая бутерброд на ходу. Оставшиеся же решили еще раз пробежаться по округе и зайти в ближайшие деревни. Мало ли кто-нибудь помимо их веселой компании перенесся сюда?

Первое время Михаилу никто не попадался, но стоило выйти на грунтовую дорогу, о которой рассказывали деревенские мужики, как уже через пять минут он разминулся с крестьянской телегой. Такой, какие он видел только в исторических фильмах — с деревянными колесами и жутко скрипучими осями. Да и возница был под стать телеге — потертые штаны и косоворотка дополнялись выдавшими лучшие времена сапогами и непонятных очертаний шапкой, из-под которой во все стороны торчали космы давно не стриженных седых волос. По сравнению с ним, Михаил действительно выглядел, как стильный хлыщ, а стало быть рисковал привлечь к себе ненужное внимание. Но если кто по пути и кидал на него излишне пристальные взгляды, он этого не заметил. Даже в деревне, где задержался попить воды из общего колодца, к нему никто не подошел, что вселяло определенный оптимизм.

Нижний Новгород он узнал сразу. Да, это был он, его город. Только, как минимум, на век моложе. Одно и двухэтажные деревянные дома, окруженные заборами и знакомые по названиям улицы, не знавшие не только асфальтового покрытия, но и брусчатки, ярко свидетельствовали о патриархальности местного бытия. Не удержавшись, он все же направился к центру города способному, в отличие от окрестностей, похвастаться, как кирпичными зданиями, так и каменным убранством мостовых, где к своему удивлению вскоре наткнулся на рельсы, по которым, безбожно громыхая и разгоняя извозчиков трезвоном колокольчика, проехал доисторический трамвай с открытой кабиной вагоновожатого и одним единственным рогом упиравшемся в протянутый поверху провод.

Михаил не то что не помнил, а попросту не знал, когда в Новгороде пустили первые трамваи, но сам факт наличия столь развитой техники откровенно радовал, поскольку электрический транспорт появился в городах практически одновременно с автомобильным. И как бы в подтверждение его мыслей на улице показался допотопный тарантас, в котором на заднем сиденье вольготно располагался высокий военный чин, о чем можно было судить по расшитой всевозможными аксельбантами форме. Причем, выглядел офицер именно таким, какими любили изображать белых генералов большевики — толстый и холеный, он взирал с высоты на всех прохожих, делая вид, что даже не замечает их, просто его взгляд проскальзывал по людям так же, как по стенам домов и заборам, ни на ком не задерживаясь. А следом за автомобилем, неспешно цокая копытами, пылил почетный эскорт из пары всадников. Эти же, будучи явно из казаков, наоборот, зыркали во все стороны вполне профессионально и Михаилу совсем не понравилось, что один из них надолго задержал взгляд именно на его скромной персоне. Но к превеликому облегчению гостя из другого времени процессия довольно быстро миновала его и вскоре полностью скрылась с глаз за вернувшимися на середину улицы повозками и телегами.

Более не желая испытывать судьбу, он свернул с центральных улиц и направился к мосту, чтобы перебраться на противоположный берег. Стрелки часов сверенных с городскими показывали уже три часа дня, а чтобы добраться до Ярмарки, о которой прежде он слышал только слухи, надо было потратить еще не менее часа.

Самый грандиозный базар империи, он был именно такой, каким представлялся Михаилу. Ухоженный, шумный и влекущий снаружи, но грязный и опасный для любого

невнимательного человека внутри. Дворовые пацаны и личности, в которых хотелось сначала выстрелить, а только после поинтересоваться кто они, собственно говоря, такие, сновали между павильонами, складами, торговыми рядами и прилавками целыми десятками. Нет, они не передвигались организованными группами, но в каждый момент времени Михаил замечал неподалеку очередную не располагающую к доверию физиономию. Один раз его даже чуть не сбил с ног улепетывающий изо всех сил оборванец, прижимавший руками к груди явно добытое не совсем честным трудом добро. Правда, следом за ним никто не бежал, и только слышимая недалеко впереди перекрывающая шум базара ругань свидетельствовала о правильности сделанных выводов.

А сколько тут витало ароматов! Егор едва не захлебнулся слюной, когда при подходе к базару в нос ударили запах острых колбас и копчений, сопровождавшиеся ни с чем не сравнимыми ароматами домашних пирогов. А уж когда все это многообразие попало на глаза, свой выдавший непередаваемую трель желудок пришлось просто игнорировать, не смотря на его продолжительные и довольно громкие протесты. Ведь по сравнению с умятыми пару часов назад бутербродами все здесь выглядело настоящей едой, а не выкидышем химической промышленности.

Первым делом он решил избавиться от наиболее габаритного товара и отыскав торговавшую инструментом лавку, устроился неподалеку, высматривая подходящих к ней людей. Около нее постоянно толкалось по два-три человека, приценивавшихся к предлагаемому товару. Михаил тоже минут десять изучал предлагаемый ассортимент и цены. За это время он успел дважды поругаться с торговцем, требовавшим от него покупать что-нибудь или проваливать, и один раз чуть было не стал жертвой ограбления. Лишь тот факт, что в его карманах ничего не было, спасло его от очередного огорчения. Да и то, что его пытались обобрать, Михаил осознал только после того, как босоногий оборванец, неведь как оказавшийся у него под боком, плюнул ему под ноги и обозвал “босотой”. После этого Михаил то и дело охлопывал себя, проверяя на месте ли то небольшое добро, что они смогли оторвать от себя для продажи.

Перспективный клиент появился довольно скоро. Приценивавшийся к топорам крестьянин так и не смог договориться с хозяином лавки о цене и показательно плюнув тому под прилавок, пошел дальше по рядам. Михаил догнал его уже через пару шагов.

— Мужик, топор интересуется? Отдам за сорок копеек. — кашлянув для привлечения внимания, Михаил хлопнул того по плечу и без каких-либо дополнительных прелюдий вытащил инструмент из-за пазухи дабы продемонстрировать товар лицом.

— Так ведь он старый! — проигнорировав не совсем корректный способ знакомства, тут же возмутился потенциальный покупатель.

— Старый. — не стал упираться Михаил. — Зато посмотри, в каком состоянии! Он еще лет сто прослужит, а прощу куда как меньше чем за новый. Или хочешь, возьми сразу два за семьдесят. — пока клиент не сорвался, он продемонстрировал второй топор.

— Семьдесят за два, говоришь? — внимательно осмотрев оба топора, тот остался вполне довольным качеством предлагаемого товара, — Так и быть, возьму.

— Вот и ладушки!

Получив и пересчитав кучу медных пятак, Михаил удовлетворенно хмыкнул и передав товар, отправился в продовольственные ряды. Кушать хотелось уже немилосердно, а ведь в ближайшее время его ожидал обратный путь и полнейшая неизвестность в плане дальнейшего существования. Все же увиденное дало более чем достаточно информации для



обдумывания. Но строить планы и гипотезы в одиночку отчего то совершенно не хотелось. В этом плане он был полностью солидарен с мнением, что одна голова — хорошо, а две — лучше. Что уж тогда было говорить про три далеко не самых темных головы!

Как бы ни хотелось продать сегодня и все остальное, для обеспечения их веселой компании хотя бы минимумом средств потребных для ближайшего существования, расставленные для себя приоритеты диктовали иное. Слишком много времени ушло, как на путь, так и разведку обстановки, чтобы позволить себе задерживаться еще хотя бы на часок. Да и реалий ни мира, ни тем более рынка он, по сути, не знал, чтобы надеяться получить за имеющиеся в карманах скромные ценности хотя бы честную цену. Тут требовался не один день толкания на рынках и посещения лавок, чтобы получить понимание цен на товары. И пусть подобное поведение, в некотором роде, выглядело крохоборством, поступать иначе в их откровенно сложной ситуации было никак нельзя. Единственное, прежде чем направлять стопы в обратный путь он наведалься в манящие с первых секунд появления здесь продовольственные ряды и не удержавшись, первым делом наелся до отвала пирожков. Даже всухомятку они пошли просто на ура. А вкус! Какой у них был вкус! Последний раз он ел нечто подобное, когда была жива его бабушка — вот уж кто действительно умел и любил готовить.

Памятуя о том, что до гаража, что на неопределенное время должен был стать их домом, еще топать и топать, Михаил не стал затариваться в объемах, к каким привыкли посетители супермаркетов, к чему не располагали и имевшиеся на руках финансы, но набранной нехитрой снеди должно было хватить на пару дней для всей их троицы. И только когда пакет, единственный из найденных, лишенный каких-либо кричащих надписей и разноцветных картинок, солидно потяжелел, он покинул Ярмарку и поспешил “домой”.

— Вышли сало! Здравствуй мама! — привычно поприветствовал его Алексей, кинувшись вырывать из отвисших рук пузатый пакет, источавший сногшибательные ароматы.

— Вернулся, кормилец! — тут же подыграл Егор, принявшись утирать несуществующую слезу.

— Тьфу на вас, троглодиты. — беззлобно ответил на подколки друзей Михаил, передавая страждущим пакет.

— Ну фто там? — прошамкал Алексей записав в рот чуть ли не целый пирожок разом.

— Там, друзья-товарищи, светлое прошлое.

— И насколько оно светлое, и насколько оно прошлое? А то мы, пробежавшись по окрестным деревням, так и не поняли. Кстати, кроме нас, похоже, никто больше не перенесся.

— Насколько светлое — судить не возьмусь. Но народ вполне себе довольный жизнью. А насколько прошлое? Вот. — выудив из-за пазухи газету, он протянул ее друзьям. — Сами на дату гляньте.

— Семнадцатое июня 1908 года. — озвучил Алексей для вытянувшего шею Егора. — Свежая?

— Сегодняшняя.

— Дела-а-а. — протянул тот, изучая первую страницу газеты.

— В принципе, могло бы быть и хуже. — пожал плечами Михаил. — Попали бы в средневековье и сгорели бы на кострах какой-нибудь инквизиции.

— На Руси инквизиции не было. Да и сжиганием предки особо не баловались. Разве что

староверов в церковных дрязгах жгли постоянно. Да и то не на кострах. А вот на кол бы посадили — это да. Времена тогда такие были, что сначала стреляли и только потом задавали вопросы.

— Утешил. — хмыкнул Егор, не отрываясь от чтения газеты.

— Ну, начало двадцатого века — это все же неплохо. Однако, возникает вопрос. Точнее вопросов целый вагон и маленькая тележка. Но главный один! Что будем делать?

— Вопрос, конечно, интересный. — почесал подбородок Михаил. — Естественно, больше всего, хотелось бы вернуться обратно. Но поскольку мы вообще не знаем, как и что с нами произошло, давайте исходить из худшего варианта — мы не просто провалились в прошлое, но и благополучно застряли в нем. От этого, полагаю, и стоит плясать, выстраивая наши планы. — озвучивая свое предположение, он неотрывно наблюдал за Егором, с которым был знаком долгих четверть века и о котором совершенно точно знал одну непреложную истину — семья, жена и дети, для него была всем. А потому отныне наблюдать за товарищем требовалось неотрывно, дабы не прозевать момент и не позволить произойти трагедии, когда сила воли их друга даст трещину. Это пока они все еще не до конца осознали, что прошлая жизнь закончилась безвозвратно. Но уже завтра, на свежую голову, придет понимание произошедшего и тогда даже самый уравновешенный человек может выкинуть что-нибудь неожиданное. — И для начала, давайте, что ли, прикинем, что ожидает нас в ближайшем будущем, так сказать, в глобальном масштабе.

— Первая Мировая Война, революция и Гражданская. — невесело перечислил Егор. — И это при условии, что мы сумеем протянуть столько лет. Без денег, документов, знания реалий, мы имеем все шансы либо помереть, если не от голода, так от бандитского ножа, либо оказаться в цепких руках жандармов, что лично мне видится неприемлемым.

— Кстати, товарищи, а почему бы нам самим не пойти и не сдать? — высказал крутившуюся в голове мысль Михаил и увидев, как друзья начинают буквально раздуваться от переполняющих их негодований, тут же поспешил уточнить. — Вы не думайте, что я прямо сейчас побегу сдаваться царю батюшке за банку варенья и пачку печенья! Но давайте обсудим, чем может быть плох именно такой вариант!

— Ты что же, хочешь попытаться сохранить монархию? — поинтересовался все больше отмалчивавшийся Егор. — Забыл, какой стране мы давали присягу?

— Про какую из двух ты говоришь? — нисколько не ступевавшись под напором интонации и взгляда товарища, спокойно поинтересовался Михаил. — Про ту, в которой начинал службу или про ту, в которой заканчивал? — Прекрасно понимая основной аргумент своего друга, пусть и не озвученный, он, тем не менее, понимал, что попросту не сможет остаться в стороне, когда страна, которую он клялся защищать, окажется на пороге войны. И какое бы название она ни носила — Российская империя, Союз Советских Социалистических Республик или Российская Федерация, для него она всегда являлась Родиной. Родиной, на страже которой он и стоял четверть века, пока не пришло время повесить китель в шкаф.

— Егор, — тоже решил не оставаться в стороне при обсуждении столь щекотливого вопроса Алексей, — полагаю, я озвучу наше общее с Мишей мнение, сказав, что воевать мы будем не за чью-то корону или дворянские титулы, а за родную землю и населяющий ее народ. За наших дедов и прадедов, которые сейчас босоногими пацанятами носятся по пыльным деревенским улицам. За наших бабушек, чтобы им никогда не пришлось познать годы разрухи и голодного существования.

— А мы уже и воевать собираемся? — перевел взгляд на второго товарища Егор. — Экие вы быстрые!

— Я подполковник Военно-Воздушных Сил, Егор. Пусть и в отставке. Впрочем, как и ты. Так что, по твоему мнению, я буду должен делать, когда начнется мировая война? Читать сводки с фронтов, сидя где-нибудь в трактире в районе Нижнего Новгорода и плевать от очередной новости или гонять немчуру и австрияков в небе? Я истребитель, Егор. И для себя иного пути я уже не вижу. Да, пусть я не знаю, что будет со мной завтра, но если у нас все выйдет, и мы сможем не только легализоваться в этом времени, но и построить достойные боевые машины к началу войны, я тебя уверяю, что одной из этих машин буду управлять именно я. А остальными — те, кого я успею обучить. Или ты скажешь, что я не имею на подобные действия, и тот же Нестеров так и должен погибнуть, совершив первый в истории воздушный таран?

— Егор, мы ведь все понимаем. — подойдя к другу и положив тому руку на плечо, произнес Михаил. — Это мы с Лешей вечные холостяки. И терять нам по сути нечего. Но ты уверен, что если мы оставим все, как было, ты, родившийся через много десятилетий, опять повстречаешь свою Марину, и у вас опять появятся Антон с Олей? А что если “Эффект бабочки” действительно сработает и сам факт нашего появления здесь в любом случае изменит будущее? Или ты предлагаешь нам сжечь все, что попало сюда из нашего времени, а самим повеситься на ближайшем суку, чтобы уж точно не иметь возможности внести какие-нибудь изменения в ход истории?

— Я не знаю, Миша. — уже почти взорвавшийся ответной речью Егор, сдулся за какую-то секунду. — Я просто хочу, чтобы они были. Существовали. Пусть без меня. Но...

— Извини, дружище. — прервал того Михаил, увидев, что Егор находится уже на грани. — Я был не прав, говоря, что мы понимаем. Мы по определению не сможем понять, какого тебе на самом деле. И ... я не знаю, что тебе сказать. Извини. Все же быть готовым к подобной ситуации в принципе невозможно. И как действовать — не написано ни в одном наставлении. Однако, смириться с тем, что ждет нашу страну, лично я не могу. Десять миллионов мы потеряли в Первую Мировую и Гражданскую, втрое больше в Великую Отечественную. А сколько десятков миллионов не появилось на свет? Неужели ты хочешь, чтобы это все повторилось?

— Ты так говоришь, будто способен остановить то, к чему весь мир стремился многие годы. — чтобы не молчать, произнес Егор.

— Остановить точно не получится. Да и возглавить вряд ли удастся. Но вот насыпать песочка в механизм вражеской военной машины — вполне. У нас для этого имеется шесть лет, три светлых головы и все это богатство, — Михаил обвел рукой помещение бывшего гаража, — и что самое главное — желание. Вопрос лишь в том, готовы ли мы впрячься во все это дело или смалодушничаем.

— Ты ведь понимаешь, что это не малодушие. — тяжело вздохнул Егор и достав портмоне, раскрыл его, чтобы вновь увидеть местами затертую фотографию, где его дети все еще были маленькими несмышленишками. Света лившегося через открытую створку ворот вполне хватало, чтобы разглядеть в мельчайших подробностях изображение милой улыбающейся женщины, по бокам от которой расплывались в улыбках две блондинистые мордашки. — Дайте мне просто побыть одному. — протерев пальцами заблестевшие в свете заходящего солнца глаза, попросил он друзей и поднявшись с табурета, отправился наружу, где так умиротворяюще чирикала какая-то лесная птица.

Сказать, что ночь прошла в нервной обстановке, значило не сказать ничего. Сменяясь через каждые два часа, Алексей с Михаилом издали приглядывали за своим другом, просидевшем всю ночь на стволе одного из поваленных деревьев. В конечном итоге, когда в раскинутых в округе деревнях петухи уже вовсю принялись будить своих хозяев, не выдержавший Алексей выставил перед Егором единственную бутылку с водкой и показательно разлил ее по трем пластиковым стаканам, первым принял антистрессовое, которое, на самом деле, требовалось употребить еще вчера.

Оказала ли водка требуемый эффект или это просто мысли, наконец, перестали разбегаться и собрались в кучку, но уже к полудню прикорнувшие таки на верстаках мужики смогли поговорить куда более предметно, нежели в первый день своего переноса более чем на век назад.

Причем наблюдаемые всю ночь невероятные природные явления позволили им выстроить гипотезу, что виновником их появления в этом времени стал некий природный феномен. Все же вряд ли белые ночи и нечто вроде северного сияния игравшегося в небесах являлись чем-то привычным для этих мест. В конечном итоге, присовокупив к наблюдаемым явлениям повествование деревенских мужиков о втором солнце и припомнив историю, общими усилиями друзья пришли к выводу что виновником произошедшего явилось то, что вскоре станет известно как “Тунгусский метеорит”. Одно только оставалось не ясным — при чем тут оказались они, если взрыв того, что принято считать метеоритом произошел в тысячах километрах от Нижнего Новгорода. Но пути господни, как говорится, неисповедимы и потому следовало, либо принять новую жизнь, либо закончить старую. И вот второго как раз удалось избежать в результате душевных бесед занявших практически весь день. Потому лишь на третий день пребывания в новом для себя времени они смогли продолжить разговор начатый после возвращения Михаила из Нижнего Новгорода. О возможности же нахождения у них под ногами засекреченной лаборатории с самой настоящей машиной времени никто даже не мог и подумать.

— Вот мы и определили самую первичную потребность — вписаться в местное общество и просто выжить. — предложил первый пункт будущих действий Алексей. — Будут какие-либо идеи и предложения с чего начать? Миша, ты как самый опытный и информированный из нас, имеешь, что сказать обществу?

— А что тут говорить? Здесь, как и в наши времена, без бумажки ты букашка. Не поверите, лично наблюдал, как местные городские проститутки на Ярмарке проверяли. У кого желтого билета не было — всех в свой черный воронок на конной тяге стаскивали. Паспортами надо обзаводиться или что сейчас вместо них используется. Ну а после можно будет заниматься тем, что мы реально можем и умеем. Не мне вам рассказывать, что сейчас начало времен зарождения авиации. Не аэронавтики, а именно авиации! И кто, как не мы, имеет все возможности стать лидерами мирового самолетостроения! — раздухарился Михаил, но, не особо задержавшись в небесах, все же спустился на землю, — Или хотя бы составить видную конкуренцию тем, кто ставил первые этажерки на крыло. Все же, считай, весь У-2 с нуля собственными руками изготовили. Двигатели и те, пусть не без активной помощи Мирона с его золотыми руками, перебрали по винтику. А ты, Леша, после столь плотного участия в изготовлении новых гильз и поршней вообще должен быть великим докой в этом деле. По сравнению с нами, конечно.

— В принципе, я не против. Вот только для этого тоже потребны определенные бумажки. — решил добавить ложку дегтя в рассуждения друга Алексей. — Шуршащие такие.

С разными циферками на них и портретами всевозможных монархов. И понадобится таких бумажек не одна сотня тысяч рублей. Причем, совсем не образца современной нам России. Да и нельзя нам светить ни планер, ни двигатель нашей пташки. Во всяком случае, сразу. Надеюсь, пояснять причину не требуется?

— Не требуется. Люди тут не глупые собрались. — усмехнулся Михаил. — Понимаем, что с настолько отработанными конструкциями мы лишь вызовем слишком много вопросов, ответы на которые дать попросту не сможем. Но начинать, как и все — с невообразимых конструкций больше похожих на случайно взлетевший парник или летающую табуретку, нам тоже не с руки. Времени до войны на самом деле осталось не так чтобы очень много. А без государственной поддержки, от которой мы дружно решили откеститься, как и от правящего нынче режима, рассчитывать придется исключительно на собственные силы и карман. И потому, по-хорошему, строить свою первую машину следует хоть и с двигателем местной выделки, но вот фюзеляж с крыльями надо постараться максимально унифицировать с машиной Поликарпова. Нам же потом легче будет осваивать У-2 в сколько-либо масштабном производстве. Все же отработку технологий никто не отменял. Да и с материалами ожидаются изрядные проблемы. Ни дельта древесины, ни дюраля, ни авиационного лака сейчас и в помине нет, не говоря уже о приборах управления. Нам ведь, по сути, придется создавать с нуля не только авиационное производство, но и все смежные с ним технологические цепочки.

— То, что на осуществление всего задуманного нужны огромные средства — не вызывает сомнений. Как не вызывает сомнений, что без связей и имени, даже многие миллионы, которые мы вряд ли сможем где-нибудь заработать, не смогут оказать того эффекта, о необходимости которого мы рассуждали. Пусть я и не большой знаток истории, но прекрасно помню, что сравнивать производственные мощности авиационных заводов царской России и таковых страны Советов, даже образца конца 20-х годов, в принципе невозможно. В Союзе производством самолетов занимались настоящие заводы, а до революции таковым можно было считать разве что Русско-Балтийский. Остальные же более чем на звание гаражей с кустарным производством попросту не тянули. И если мы хотим обеспечить наши войска достойной техникой, нам, с одной стороны, требуется приложить все усилия для создания собственного авиационного завода с производством полного цикла, а с другой стороны, всячески способствовать развитию производств конкурентов в России, чтобы, когда настанет необходимость, они тоже могли давать фронту добротную технику. И я почему-то сильно сомневаюсь, что спрос на самолеты будет достаточно большим, чтобы способствовать развитию подобных производств. Это вам не Советский Союз, которому требовалось всего да побольше. Это царские времена, где стоящие наверху оценивают все совсем иными критериями. Ну и конечно вечное преклонение перед всем иностранным. Пусть даже то, что будем строить мы, окажется лучше европейских аналогов, львиная доля заказов все равно будет доставаться иностранным производителям. Но ведь и мы не пальцем деланы! И если потенциальный клиент хочет получить европейский товар, то почему бы не удовлетворить его желание предоставлением такового, но произведенного по лицензии в России! — расплылся в улыбке Михаил. — Нам останется только найти кого-нибудь поговорчивее в Европе, организовать с ним совместное предприятие по изготовлению нашего будущего самолета, который, несомненно, будет превосходить все, что имеется или появится в ближайшее время на свет у конкурентов, и после анонсировать постройку еще одного завода этой марки в России.

— Тогда о заработках на демонстрационных полетах до не только первого, но и весьма громкого появления на сцене нам точно придется забыть. И к тому же для претворения в жизнь подобного мероприятия нам понадобятся тысячи рублей, не менее полугода времени, достаточно мощный и при этом легкий двигатель местного производства и конечно же документы. И я сильно сомневаюсь, что нам удастся раздобыть последние каким-нибудь легальным способом.

— Согласен. — кивнул Михаил, — Но есть одна идея. Тут на рынке столько воря и жулья собрано, что оторопь берет. Так что можно, либо им заказать стащить у кого-нибудь документы, либо пощупать за нежные места самих представителей криминального элемента. Первый вариант хорош тем, что для нас риск минимален, зато требует финансовых средств, которых у нас попросту нет. Второй вариант более рискованный, зато бесплатный. А если повезет, то вместе с документами еще и денег с бандюг собрать сможем. Правда, тут сразу просматривается еще один риск — местные работники темных подворотен могут стоять на учете, и если мы планируем осесть в этих местах, знакомые в полиции имена рано или поздно смогут привлечь абсолютно ненужное внимание к нашим скромным персонам. Да и бандиты вряд ли забудут нанесенное оскорбление. К тому же, мы с вами ни разу не налетчики. Опыта в таких делах — ноль. А если помните, то даже Шерлок Холмс с доктором Ватсоном чуть было не запалились и оставили кучу улик, когда пошли на свое первое преступление.

— Так это же в фильме было!

— А какая разница? Полагаете, у нас все пройдет без сучка, без задоринки? Да если бы у нас не было резиностранела, я бы вообще ничего подобного не предложил!

— А может грабанем крестьян? Подкараулим по дороге, выскочим из кустов, ствол поднос сунем и все... Риска минимум.

— Не, нельзя. С такими документами сразу поймают. Бандюги то в полицию вряд ли пойдут жаловаться, сами попробуют разобраться. А крестьяне непременно сообщат. И возьмут нас тепленькими сразу же, как всплывут документы.

— Это аргумент. — соглашаясь, кивнул головой Михаил.

— Ладно, господа теоретики, для начала предлагаю провести полную инвентаризацию всего, что перенеслось вместе с нами. Глядишь, еще чего ценного и при этом нам не сильно нужного наскребем. Может и не придется вступать в конфликт с законом.

Весь следующий день ушел на переворачивание их мастерской вверх дном. Однако, к величайшему сожалению провалившихся в прошлое друзей, количество отобранных вещей, что было бы не только не жалко, но и возможно продать, не привлекая к себе излишнего внимания, вряд ли могло принести им ощутимые средства. В принципе, так оно и произошло. Чуть более двадцати рублей стало их достоянием спустя еще пару дней. И именно на эти средства им предстояло существовать. Хорошо еще, что на дворе было лето и потому не приходилось заботиться о месте проживания.

— Похоже, грабить все-таки придется. — подвел итог Михаил, закончив подсчет последней вырученной на торге мелочи. — Ну, или отказаться от наших грандиозных планов и потихоньку влиться в местную жизнь. Уж как-нибудь сможем устроиться. Не совсем уж мы пропащие. У кого какие мысли?

— А какие тут могут быть мысли? — тяжело вздохнув, поинтересовался Егор, — Мы с вами ни разу не спецназовцы, чтобы позволить себе безнаказанно бандюгов за мягкие места щупать. Если попытаемся наехать на местный криминалитет, скорее всего сами же и

получим по голове. Да и что может быть в карманах или загашнике местного криминального элемента? В любом случае, ни мятый червонец, ни даже тысяча рублей золотом нас не спасут. Для реализации всего запланированного нам только на первоначальном этапе понадобятся десятки тысяч рублей!

— Значит, остаются только банки, поскольку я сильно сомневаюсь, что у купцов или аристократии где-нибудь под матрасом лежат чемоданы с миллионами рублей. У умных — все пущено в дело, либо лежит на счетах, а у глупых и так ничего нет. — подвел краткий итог Алексей. — Тем более что банков здесь — как грязи. И все располагаются в самых обычных зданиях. Ни одного специально построенного нет. Да и сейфы — не чета тем бомбоубежищам, что строят в наше время. Просто стальные гробы в подвалах и все. Любой из них можно ацетиленовой горелкой вскрыть. А то и вскрывать ничего не придется — заявиться в дом директора банка и подождать пока он вернется с работы. Ключами то всяко проще открывать сейф.

— Это ты сам только что придумал? — удивился Михаил, по-новому взглянув на друга, за которым ранее не замечалось каких-либо криминальных талантов.

— Нет, конечно. — хмыкнул в ответ Алексей. — В фильме видел. Там таких воров “ночующими грабителями” пресса окрестила.

— Шуму много поднимется. — покачал головой Егор. — Особенно, если будем брать государственный банк. Пусть на весь город от силы три сотни полицейских наберется, но ради такого дела и из столицы кого прислать могут. А то и Пинкертонов всяких наймут, если возьмем слишком много.

— Кстати, справедливости ради, брать надо именно государственный. — вновь изрядно удивил своих друзей Алексей. — Мы ведь не собираемся спустить эти деньги в казино или пьяных загулах. Мы их возьмем, чтобы построить фабрики и заводы, что столь необходимы нашей стране, но сама она об этом пока еще не догадывается. И как мне кажется, если возьмем государственный банк, то, наоборот, никаких частных сыщиков не будет. Сами же полицейские такого не допустят. Причем не местные, а столичные. Так расписываться в некомпетентности собственной конторы никто не станет. Ведь, отыщи нас Пинкертоны, после того как с этим не справится полиция, многие высоко сидящие личности могут полететь со своих мест. Местных же вообще всех разгонят. Поголовно.

— И то верно. — подумав с минуту, вынужден был согласиться с приведенными доводами Михаил. — Но на всякий случай, чтобы не сильно упорствовали в поисках, брать надо умеренно. Тысяч пятьдесят — сто. Чтобы хватило на старт хотя бы нашего авиационного проекта. Не больше. Если утащим миллион, то нас точно из-под земли достанут. Причем неизвестно кто первым — полиция или местные бандюги. А за пятьдесят тысяч никто надрывать не будет. Во всяком случае, не столь рьяно, как за миллион...

Небольшой двухэтажный кирпичный особняк расположившийся на пересечении улиц Осыпной и Лыковой дамбы по местным меркам выглядел более чем скромно. Даже всевозможные магазины и скобяные лавки располагались в куда более солидных зданиях. Но, тем не менее, именно в нем разместилось единственное отделение Государственного банка в Нижнем Новгороде.

Весь первый этаж здания занимали операционные залы, где постоянно толпилось уйма народу, а на втором этаже располагался кабинет управляющего, куда время от времени поднимался то один, то другой сотрудник банка. За месяц наблюдений удалось не только узнать точное количество служащих, а также дома, где они проживали, но и составить

сносный план действий, чему немало способствовали привычки директора банка, что предпочитал обедать не на рабочем месте или в ближайшем трактире, а у себя дома в компании супруги, благо далеко идти не было никакой нужды.

Вот и в этот ничем не отличимый от всех прочих день Николай Павлович Полянский, закончив с делами, пожелал приятного аппетита сотрудникам банка и не торопясь, направился домой. Какого же было его удивление, когда помимо супруги в квартире его встретили два незваных гостя со скрытыми масками лицами.

— Давно ждем вас, господин Полянский. — мерзко хриплым голосом поприветствовал управляющего Михаил. — Да вы присаживайтесь. В ногах правды нет. — зажатый в руке резиновым ремнем он указал на кресло напротив себя.

Кинув взгляд на бледную, как мел, супругу, Полянский сжал кулаки, так что ногти до крови врезались в ладони, но понимая, что ничего не может поделать в создавшейся ситуации, подчинился. Присев на указанное место, он принялся буравить тяжелым взглядом забравшихся в его жилище грабителей. — Что вам угодно, господа? — сколь бы опасной ситуация ни была, Николай Павлович постарался взять себя в руки. Все же он не просто так занимал должность главы Государственного банка в торговой столице России, и умение правильно ставить себя в различных ситуациях не раз помогало ему в делах.

— Ничего особенного, господин Полянский. Всего лишь ключи от банковских сейфов. — столь же фальшивым и мерзким голосом, как у Михаила, вступил в беседу Алексей.

— Сожалею, господа, но таковых у меня не имеется. — взяв в свою руку ладонь супруги, чтобы хоть таким образом поддержать ее, и стараясь сохранить спокойным голос, произнес управляющий банка.

— Зато, надо полагать, вы знаете, где они находятся. — не сильно расстроившись, произнес Михаил.

— Да. Знаю. — был вынужден признать очевидное Полянский.

— Вот и замечательно. Сейчас вы спокойно отобедаете и вернетесь на свое рабочее место, где, не привлекая к себе лишнего внимания, соберете в саквояж сто тысяч ассигнациями в три, пять и десять рублей, после чего, сославшись на легкое недомогание вернетесь домой. А наш товарищ за вами проследит, дабы по дороге какой беды не приключилось. Мы же в свою очередь все это время будем составлять компанию вашей драгоценной супруге, дабы искушение предпринять какую-либо глупость не взяло над вами верх.

— А если сторожа почувствуют неладное? — ощутив, как напряглась его жена, озвучил весьма вероятную ситуацию Николай Павлович. — Все же прежде он лично никогда не выносил из хранилища денег.

— А вы постарайтесь быть убедительным. — мерзко хихикнув, заявил Алексей.

— Господа, может, вы все же одумаетесь? — переведя взгляд с одного налетчика на другого, предпринял попытку спасти не столько чужие деньги, сколько свою должность и имя Полянский. — Заберите все, что имеется у нас дома и забудьте об ограблении банка.

— Боюсь, что все ваши сбережения — ничто по сравнению с суммой, хранящейся в сейфах. Но, да мы люди не жадные, как вы сами могли убедиться. И не требуем вернуть народу миллионы, что были заработаны эксплуататорами разных мастей на крови и поте рабочих и крестьян. — принялся отыгрывать роль рьяного революционера Алексей, благо устраиваемые последними экспроприации уже давно были знакомы российскому обществу.



Да и увести след будущего расследования в сторону всяких бандитствующих социалистов и эсеров виделось не лишним. — Хотя прекрасно знаем, что подобные суммы имеются в закромах руководимого вами заведения. Потому ста тысяч хватит в самый раз. Цените наше великодушие! И помните, что эти деньги будут затрачены на борьбу с прогнившим монархическим строем во благо всего русского народа!

— Но, позвольте, господа... — опешил от столь наглого предложения делавшего его из жертвы в соучастника преступления Полянский. — Если я так поступлю, меня завтра же выгонят с должности, а впоследствии вполне возможно сошлют в Сибирь!

— А вы не заявляйте в полицию об ограблении. — усмехнулся в ответ Михаил. — Нет преступления, нет и Сибири.

— Позвольте! Но как же деньги! — конечно, по сравнению с богатствами, хранящимися в недрах банковских сейфов, обозначенная налетчиками сумма выглядела весьма умеренной. Но только в сравнении с теми миллионами! Для простого же человека, даже занимающего должность управляющего банка, сто тысяч рублей являлись невероятной суммой.

— Спишите их на что хотите. — пожал плечами Алексей. — На покупку новой мебели, канцелярии, а то и строительство нового здания для банка! Хоть пожар в хранилище устраивайте! Мне все равно. Я вам тут предлагаю сохранить и должность, и имя, и что самое главное — жизнь! А вы кочевряжьтесь! Нехорошо это, господин Полянский. Совсем плохо. Кстати, если будете устраивать пожар, заодно и себе на старость можете миллион-другой прихватить. Чего добру зря пропадать?

— За кого вы меня принимаете! — тут же взвился Николай Павлович. — Я всю жизнь потратил на развитие этого банка!

— Дело всей жизни, да? — потер закрытый маской подбородок Михаил. — Это меняет дело. Это мне известно. Я вот тоже всю сознательную жизнь посвятил делу освобождения русского народа от гнета царя и эксплуататоров. И если кто-нибудь предложит мне предать свое дело, своих товарищей по идеологической борьбе, я лично тому выстрелю в лицо! — как бы в подтверждение своих слов он навел пистолет на вновь побледневшего управляющего.

— Прощу вас, не надо. — смотря прямо в дуло наведенного на него пистолета, хрипло произнес Полянский.

— В таком случае озаботьтесь принести запрошенную мною сумму. А остальное, так и быть, оставьте в банке. Но в этом случае никто — ни полиция, ни жандармы, ни друзья, ни близкие не должны узнать о нашем визите и разговоре. И уж тем более о пропавших из хранилища деньгах. Окажется ли вам подобное по силе? — подойдя к напарнику и положив руку на ствол его пистолета, отыграл свою роль доброго полицейского Алексей.

В результате этого разговора, о котором никто, кроме непосредственных участников, так никогда и не узнал, уже в 1913 году в Нижнем Новгороде было открыто новое здание Государственного банка, построенное за неприлично скромную для России сумму — всего за девятьсот пятьдесят тысяч рублей, тогда как уже через год его оценивали не меньше чем в два с половиной миллиона. При этом многие восхищались экономическим гением управляющего, умудрившегося повернуть подобное исключительно за счет средств заработанных сверх планируемого Нижегородской конторой Государственного банка благодаря собственной экономической деятельности. Но что бы они сказали, узнав, что на самом деле здание было возведено всего за восемьсот пятьдесят тысяч?

Вот так, казалось бы, умные, умудренные жизнью и имевшие богатый житейский опыт,

не говоря уже о невообразимых для их нынешних современников знаниях, провалившиеся в прошлое отставники были вынуждены начать обустройство своей жизни с банального ограбления. Впрочем, а кто из многочисленных “Спасителей России” поступал в свое время иначе? Приходившие к власти князья, цари, императоры, народные избранники в какое бы время они ни принимали власть, всегда начинали свое правление с ограбления собственного народа, как бы этот процесс ни назывался. Но в отличие от “слуг народа” трое провалившихся в прошлое друзей не стали выходить на большую дорогу дабы пощипать этот самый народ. Не стали они размениваться и визитами в особняки аристократии или тем паче связываться с похищением ради выкупа людей. Нет, они поступили с государством точно так же, как государство само постоянно поступало с людьми.

## Глава 2. Those magnificent men in their flying machines... (ЧЕРНОВИК)

Пересидев пару недель в ставшем уже родным гараже и наведываясь в город лишь для того, чтобы убедиться, что по городу не ходят слухи о дерзком ограблении, и никто не переворачивает весь Нижний Новгород вверх дном в поисках удачливых революционеро-экспроприаторов, оторвавшие себе поистине гигантский куш друзья, наконец, смогли приступить к реализации первой части намеченных планов.

Естественно, все это время бездельничать, плюя в потолок, никто не собирался. И пока Егор, помимо отслеживания возможных ответных действий на их налет, параллельно разыскивал информацию о возможности приобретения авиационного двигателя, Алексей с Михаилом всюду штудировали провалившиеся вместе с ними в прошлое книги, являвшиеся главным сокровищем их веселой компании.

Конечно, большая часть библиотеки состоявшей из справочников, инструкций и просто познавательных книг связанных с авиацией, что годами бережно собирались по блошиным рынкам, среди знакомых или просто обнаруживались на торговых площадках в интернете, была посвящена именно героическому труду У-2 и разным моделям двигателя М-11. Но и прочие машины советских конструкторов — тех, чьи имена были на слуху и в их время, а также тех, о ком знали только люди специально интересовавшиеся вопросом зарождения авиации в России, пусть не так подробно, как хотелось бы, даже порой просто вскользь, все же упоминались. И к вящей радости дружной троицы начинающих авиареставраторов, среди огромного массива информации находились и крупинки посвященные первым опытам в деле гражданского авиастроения молодого государства рабочих и крестьян. Туполевские АНТ-1 и АНТ-2, яковлевские АИР-ы, строившиеся просто на глазок самоделки всевозможных авиакружков оснащаемые мотоциклетными двигателями, проекты отдельных летчиков навроде ВОП-1 и Буревестника. А также многие десятки других моделей, под крики радости взмывавшие в небеса, порой даже ставя мировые рекорды.

И если в точности повторить какой-нибудь из данных проектов не представлялось возможным, то собрав воедино данные, редкие схемы и фотографии, а также собственный опыт постройки У-2, вполне реальным виделось создание авиетки подобного класса даже теми, кто никогда не учился на авиационного инженера. Все же многие из создателей тех авиеток тоже не могли похвастаться обилием всех потребных знаний и навыков в момент свершения первых шагов. Но они пытались. Прикладывали силы. И в конечном итоге добивались своего.

К сожалению первых авиастроителей Российской империи, о существовании которых пока еще никто не подозревал, львиную долю проектов пришлось отбросить в сторону еще в начале пути. Сперва, они, конечно, изрядно сорвали голоса, до хрипоты спора о том, какой

концепции стоит придерживаться. Еще только выбирая проект для реализации, друзья оказались перед непростым выбором — строить биплан, обладающий лучшей подъемной силой, моноплан, способный в перспективе показать куда лучшие скоростные характеристики или моноплан-парасоль, являвшийся таким середнячком между первыми двумя проектами. Каждый из них обладал, как своими достоинствами, так и недостатками. Но спустя нескольких дней, когда на бумагу легли абсолютно все озвученные доводы, было принято решение не биться головой стену, а просто выбрать ту модель, что окажется им по силам здесь и сейчас, да к тому же не устареет даже к началу Первой Мировой Войны и сможет использоваться на ее фронтах хотя бы в качестве разведчика. Все же, не смотря на дефицит абсолютно всех ресурсов, именно время являлось невозполнимым, да к тому же утекающим с каждой минутой. А, стало быть, чтобы встретить будущих врагов во всеоружии, ни в коем случае нельзя было расплющить свои скромные силы на многочисленные опыты в деле авиастроения, как это сейчас происходило в мире. Наоборот, подобно братьям Райт, следовало сосредоточиться на доведении до ума одной конкретной конструкции. Но если дорога авторов “Флаера” вела их исключительно в тупик, в силу общей ущербности их первоначальной конструкции, то те, кто имел обширнейшие познания в истории самолетостроения, имели все шансы выбрать к реализации те проекты, что доказали свою эффективность годами непорочной службы и ратными подвигами, либо могли бы ее продемонстрировать, не появившись они на свет слишком поздно. К тому же, именно такой подход позволял со временем отшлифовать процесс производства и что немаловажно — удешевить его за счет массовости. Да и прийти к этой самой массовости, что определенно понадобится стране с началом боевых действий.

Сперва были отвергнуты совсем уж легкие одноместные авиетки поднимавшиеся в воздух с помощью слабеньких мотоциклетных двигателей Харлей-Девидсон или столь же слабенького моторчика Большевик. Следом к ним присоединились просто все одноместные машины, по сути практически не оставив особого выбора. К тому же, в памяти еще были свежи воспоминания о годах проведенных за постройкой одного единственного У-2, так что в целях облегчения поставленной перед собой задачи, требовалось придерживаться именно схемы сходной с творением товарища Поликарпова. А то и еще более простой! И такой проект нашелся! Причем он являлся результатом труда не “короля истребителей”, а “злодея” от авиации, как за спиной называли Александра Сергеевича Яковлева. Махинатор, приживала, клязник, трудяга и действительно гениальный конструктор дал Стране Советов много машин. Як-1, Як-7, Як-9 и под конец Як-3 — именно эти легкие деревянные истребители, погибая сотнями и тысячами, позволяли советским пилотам удерживать небо, пока на сцене не появились более тяжелые машины Лавочкина. Но даже после они оставались наиболее массовыми истребителями советских ВВС вплоть до окончания войны. Однако, как и все остальные, Александр Сергеевич начинал свой путь с постройки легких самолетиков. И стоит отметить, что первый же опыт рабочего самоучки оказался выше всяких похвал.

Естественно, в постройке АИР-1 принимал участие далеко не он один. Рабочие мастерских и механики учебно-летного отряда Военно-Воздушной Академии имени Н.Е. Жуковского, слушатели этой же академии, председатель Осоавиахима, все они, так или иначе, оказывали поддержку двадцатилетнему молодому человеку, поставившему перед собой достойную цель. И результат восьми месяцев труда оказался действительно великолепным. Снабженная 60-тицильным двигателем авиетка продемонстрировала

великолепные результаты по скорости и дальности полета, превзойдя по этим показателям даже У-2.

Тем не менее, молодой конструктор не остановился на достигнутом, создав к 1933 году уже 10 типов самолетов от АИР-1 до АИР-10. Но здесь и сейчас провалившихся в прошлое людей интересовал его проект за номером 3. А дело состояло в том, что именно аналог этого творения Яковлева оказалось наиболее реально повторить, с учетом опыта постройки биплана Поликарпова. Более того, в целях экономии времени, сил и средств они собирались применить на будущем гибриде У-2 и АИР-3 не только большую часть фюзеляжа, но и верхнее крыло поликарповской машины, надеясь, что слабосильные современные двигатели все же смогут поднять в воздух машину весом в пять — шесть сотен килограмм. Все же авиационное двигателестроение также находилось в зачаточном состоянии, и потому самый мощный из доступных ныне авиационных двигателей, о котором им удалось узнать, развивал мощность не более 50-ти лошадиных сил, что было вдвое меньше чем у первого М-11, и на 65 лошадиных сил меньше, чем у М-11Д, три экземпляра которого разной степени готовности имелись у них в наличии. Но тот максимум теоретических расчетов, что сумели провести конструкторы-самозванцы, показывал, что их будущее творение имеет все шансы взмыть в воздух даже с таким двигателем. Правда, о каких-либо фигурах высшего пилотажа нечего было и мечтать до появления хотя бы в полтора раза более мощного и не слишком тяжелого стального сердца.

Хотя, можно было допустить, что в начавшем издаваться совсем недавно журнале “Воздухоплаватель” имелась информация далеко не о всех аэропланах и двигателях, что существовали на настоящий момент. Но, за неимением иного источника информации, приходилось верить написанному на страницах периодического издания. Вот только для своего будущего творения они отобрали далеко не восьмицилиндровое творение господина Лававассера, а всего лишь трехцилиндровый W-образный двигатель Анзани, который, хоть и уступал своему конкуренту 5 лошадиных сил, выигрывал в весе и общих габаритах. К тому же, именно линейка творений Алессандро Анзани наиболее близко стояли к имевшемуся у друзей двигателю Швецова, что простаки кричало о необходимости обзаведения связями с этим человеком, если они хотели получить, хотя бы к началу войны, серийный, построенный на местной производственной базе, М-11. Ведь если с созданием планера они еще могли справиться, то вот двигатель для любого из них являлся слишком сложным устройством, который без соответствующего образования и накопленного личного опыта нечего было и пытаться повторить. Тем более, что господин Анзани, более не являлся для них кем-то неизвестным. Штудировав информацию о первых опытах будущих великих советских конструкторов, они, время от времени, натыкались на информацию, что некоторые из будущих светил авиастроения применяли на своих первых самолетах как раз маломощные двигатели созданные этим итальянцем. Дело оставалось за “малым” — купить один, а лучше два таких двигателя, что с учетом их штучного производства исключительно под заказ, влетало даже не в копеечку, а в полноценный рубль. Нет, у того же Анзани имелись и более дешевые, но при этом и менее мощные двигатели, которые покупались многими пионерами авиастроения для своих “соломенных” этажерок. Однако для добротной, крепкой и от того тяжелой конструкции будущего аэроплана, которому уже даже успели присвоить индекс У-1, требовалось лучшее из его творений. Потому, едва ли не со слезами на глазах, друзьям вскоре пришлось расстаться с целым состоянием — девять тысяч рублей, именно столько запросил представитель торгового дома согласившийся заказать и доставить из Франции

новейший бензиновый двигатель воздушного охлаждения.

Естественно, согласись кто-нибудь из троих друзей лично съездить во Францию и разместить заказ у Анзани, они смогли бы сэкономить не менее пары тысяч даже с учетом всех командировочных. Однако, отсутствие знаний современных реалий, липовые документы и потребность обустройства на новом месте жительства, а также начало создания планера нового самолета заставили согласиться на огромные расходы в целях экономии времени и сохранения инкогнито. И как впоследствии выяснилось, данный шаг, возможно, уберег их от разоблачения. Все же развитие технической мысли не оставалось без внимания Отдельного корпуса жандармов и возможность покушения на монарха с применением аэроплана там рассматривали всерьез уже не первый год. Так что всех занимавшихся в России созданием аэропланов непременно брали под карандаш и в случае выявления тревожных факторов, приглашали к себе на беседу. А что, как не поддельные документы трех появившихся неизвестно откуда, могло еще больше насторожить хранителей империи? Правда, справедливости ради стоило сказать, что сами по себе документы не были такими уж фальшивыми. Во всяком случае, и бумага, и печати, и указанные в них данные были самыми настоящими. И лишь новые фотографии сменили в них прежние снимки, дав возможность трем пришельцам из прошлого начать легализацию со своими старыми именами, но новыми фамилиями и отчествами.

Вообще, идея максимальной унификации будущего У-1 с уже готовым к пробным вылетам У-2 заключалась не только в желании сэкономить время сейчас и облегчить свою работу в будущем, но и в самой конструкции небольшого учебно-тренировочного биплана. Ведь не просто так он во времена Великой Отечественной войны претерпев небольшие переделки превратился в легкий ночной бомбардировщик способный брать бомбовую нагрузку в три сотни килограмм.

Те запасы прочности, что были заложены Поликарповым в этот небольшой самолетик, который был обязан выдерживать огромные нагрузки, проявляющиеся при выполнении фигур высшего пилотажа, позволили таскать бывшей учебной парте боезапас лишь на четверть уступающий реальной нагрузке куда более тяжелого, мощного и дорогого ИЛ-2. Конечно, ни один здравомыслящий человек не стал бы всерьез сравнивать две столь различные машины. Но факт в любом случае оставался фактом — конструкция У-2 делала этот небольшой самолет именно военным, тогда как максимально облегченные, дешевые и скоростные авиетки так и остались уделом спортсменов.

Вот и сейчас, строя планы на будущее, друзья учитывали весьма вероятную возможность применения У-1 в будущей войне в качестве легкого бомбардировщика. И пусть доступная для него нагрузка обещала быть куда меньше, чем у биплана, в отличие от тех аэропланов, с которыми царская армия вступила в войну в известной им истории, их будущее творение могло нанести противнику хоть какой-нибудь ущерб. Хотя роль разведчика была для него куда более предпочтительной. Ведь отсутствие нижнего крыла позволяло не только иметь отличный обзор, как летчику, так и наблюдателю, но и развивать несколько большую скорость нежели биплану, с учетом применения на машинах одинакового двигателя.

Но прежде чем всерьез браться за работу, требовалось обеспечить себя хотя бы минимумом потребных любому человеку благ, что с появлением изрядного количества средств и паспортов более не являлось проблемой. Уплатив две тысячи рублей, они стали владельцами солидных размеров подворья на окраине рабочего поселка Канавино. Сперва, бывший хозяин планировал только сдавать его, но когда предлагаемая сумма дошла до пары

тысяч, не выдержал и ударил по рукам с Егором, ведущим торг. А участок был превосходным именно с точки зрения открытия своего дела. Помимо солидных размеров деревянного дома на нем разместились конюшня и лишь немногим уступающий ей сарай. К тому же до Московского вокзала от него было не более километра.

Переезд из леса вылился в очередное разорение и затянулся почти на месяц. Два комплекта станков и оборудования честно украденных в непростые девяностые с поставленных на хранение МРМ, инструменты, мебель, материалы и еще сотни наименований необходимых в хозяйстве вещей с трудом разместились в новых помещениях. А уж перевозка частично разобранного У-2 вообще вылилась в настоящую тайную операцию — везли ночью, подсвечивая себе дорогу керосиновыми фонарями и видя в каждой тени затаившегося жандарма.

Естественно, подобное шевеление не осталось незамеченным, в результате чего очень скоро удалось познакомиться с местным околоточным. К счастью, немалые деньги, отданные за подделанные паспорта, оказались потрачены не зря. Сказавшись мануфактурщиками, скинувшимися капиталами для открытия полноценного заводика по выделке всевозможных крепежных изделий, они продемонстрировали имевшиеся в наличии “предсерийные образцы” и потом еще три дня тряслись, ожидая своей участи — в связи с недавними революционными волнениями их проверяли не только полиция, но и жандармы.

По всей видимости, те, кому ранее принадлежали паспорта, ни в какой политической деятельности замечены не были, так что группы захвата по их душу не прибыло, а вновь навестивший их околоточный лишь поинтересовался масштабами обустраиваемого предприятия, да ограничился устроенной экскурсией в будущий цех выделки болтов и гаек, для производства которых идеально подходили имеющаяся пара ИТ-1М. Точнее, подходили они для много чего. Но вот руки провалившихся в прошлое друзей были куда более привычны к РУС и РУД, нежели подобному средству производства.

Естественно, нельзя было сказать, что они совсем не умели работать на имеющихся станках. Но по сравнению с профессиональными рабочими их успехи на почве слесарного дела выглядели бледновато. Да и проблему питания станков электрическим током нужной силы и мощности можно было решить лишь путем приобретения генератора изготовленного уже местными силами.

Правда, пускать в работу они собирались не более одного станка каждого вида, поскольку все они, превосходя местные аналоги, как минимум, на пол века развития науки и искусства металлообработки, проходили по списку стратегических запасов подлежащих обязательному копированию на местной производственной базе. Так что о реальной эксплуатации большей части станков не могло быть и речи. Все они отныне подлежали лишь одному — полному разбору, с последующим изготовлением чертежей каждой составляющей их детали. Причем, как раз с подобной работой отставные пилоты могли справиться весьма неплохо, изрядно поднатюрев в ней за годы сбора информации по восстанавливаемому ими У-2. Ведь, как бы удивительно это ни звучало, но полных чертежей столь массового самолета не сохранилось. И всем энтузиастам авиареставрации то и дело приходилось выискивать крупинки знаний по всевозможным библиотекам, доставая данные из наставлений по эксплуатации или обслуживанию, а также снимая размеры с немногих сохранившихся в музеях экземпляров, в тех редких случаях, когда музейные работники позволяли не только прикоснуться, но и покопаться в подобном экспонате. Так что изготовление чертежей и лекал являлись основным занятием всей троицы первые пару лет с

принятия решения о постройке самолета. И все это богатство, наряду с многочисленными книгами и учебниками ныне хранились, как величайшее сокровище, поскольку на заре развития авиации у У-2 попросту не могло быть конкурентов в небе.

Потихоньку жизнь входила в нормальное русло. Вовлечение в работу на время отодвинула мысли о произошедшем в их жизни на задний план, так что даже Егор начал потихоньку оживать к вящей радости своих друзей. Но не менее пары раз в неделю кто-нибудь из них наведывался к месту их появления в этом времени, чтобы в очередной раз убедиться, что ничего не изменилось — старый гараж все так же продолжал стоять посреди поваленных сосен, являя собой центр какого-то невероятного события. Впрочем, никто не собирався оставлять все, как оно есть и документы на право заготовки леса в тех местах уже были почти полностью оформлены, что помимо легализации и ввода в хозяйственную деятельность оставшегося бесхозным гаража также позволяло надеяться получить в относительно скором времени потребные для постройки самолетов материалы. Ведь о той же дельта древесине местные не имели представления, ни сном, ни духом, да и выделяемая на ряде расположенных вокруг Нижнего Новгорода лесопилках фанера вызывала своим качеством лишь слезы.

Впрочем, то же самое можно было сказать и о стали. Добротной, полученной в электропечах, было не найти днем с огнем. Вся подобная сталь отечественного производства была расписана на годы вперед, а из-за границы требовалось заказывать как минимум десятки тонн, чего начинающим авиастроителям могло хватить на десятки лет масштабного производства, о чем пока что приходилось только мечтать. Тем не менее, опускать руки никто не собирався и постепенное вливание в современную жизнь, а также поиск всей возможной информации об успехах летчиков и воздухоплателей вскоре принесли им весьма недурные вести.

Многодневное рысканье по торговым лавкам, пассажирам и книжным магазинам торговой столицы России ближе к началу нового 1909 года оказалось вознаграждено обнаружением на прилавке одного из них номера журнала “Воздухоплатель” за ноябрь 1908 года. И пусть на дворе уже подходил к концу декабрь, почерпнутая на страницах периодического издания информация нисколько не теряла своей актуальности. Быстро пролистав страницы посвященные воздушным шарам, аэростатам и дирижаблям, Егор уделил все свое внимание делу развития аэропланов в мире и чуть было не подпрыгнул на месте, наткнувшись на объявление занимавшее целую страницу. В нем черным по белому сообщалось, что в августе будущего года известный меценат, владелец газеты Нью-Йорк Херальд — Гордон Беннетт младший, организует первые в истории гонки на аэропланах с призовым фондом в десять тысяч фунтов стерлингов.

— Во время проведения Большой недели авиации в Шампани намеченной на 22–29 августа 1909 года, в городе Реймс, где короновались все короли Франции и в настоящее время заслуженно имеющего статус столицы воздухоплатания, пройдут первые в истории международные гонки аэропланов на кубок скоростной авиации учрежденный Гордоном Беннеттом. — забыв обо всем на свете, Егор принялся еле слышно читать вслух текст идущий под красочным рисунком с изображением аэроплана братьев Райт. — К соревнованиям допускаются все желающие. Запись будет производиться непосредственно на месте проведения выставки с самого первого дня. Претендентам предстоит пролететь два круга по десять километров. Тот, кто преодолеет данное расстояние быстрее остальных, получит кубок из рук Гордона Беннетта и чек на десять тысяч фунтов. А следующие гонки будут

проведены в стране победителя.

Заплатив за журнал, он поспешил на выход из магазина. Следовало как можно скорее ознакомить друзей с реальной возможностью заработать не только серьезные, но, что немаловажно, легальные деньги. Да и шанс создать себе имя, без которого сделать хоть что-нибудь из запланированного нечего было и мечтать, тоже оказался предоставлен едва ли не на блюдечке с голубой каемочкой. Дело оставалось за “малым” — не сплеховать самим и впоследствии не позволить многочисленным конкурентам вырваться вперед.

До Канавино, он добрался минут за сорок. Во-первых, подгонял кусачий мороз, во-вторых, разбитые за весну дороги схватились и теперь не приходилось показывать чудеса эквилибристики, выискивая, куда бы поставить ногу, чтобы сохранить обувь если не в чистоте, то хотя бы в целости — подошвы и каблуки в такую грязь затягивались в хлябь с завидной регулярностью.

Заперев за собой калитку и пройдя в сарай, откуда доносились звуки работы плотников, Егор застал своих друзей за тем же занятием, за каким и оставлял их утром — оба, орудуя лобзиками, выпиливали отверстия для лонжеронов в заготовленных ранее нервюрах. К своему величайшему сожалению, они не смогли отыскать достойной фанеры местной выделки и были вынуждены пускать в ход запасы дважды импортной дельта-древесины. Сперва этот материал попал в Россию, а после вообще провалился в прошлое. И пусть он, как и многое другое, проходил по разряду — “стратегическое сырье”, иной возможности построить достойный легкий самолет у взявшихся обустроиваться в новом для себя мире и времени отставников попросту не было. Во всяком случае, до того момента, как начнет выдавать первую продукцию их будущий лесоперерабатывающий заводик, оборудование для которого потихоньку завозилось и складировалось в бывшей конюшне в ожидании наступления весны. А пока же нанятая артель лесорубов занималась заготовкой древесины вокруг гаража. Правда, сперва всем троим пришлось почти месяц поработать не покладая рук, дабы скрыть следы своего фантастического появления посреди леса, но они справились на славу и даже проложили узкую тропинку от ближайшей дороги к гаражу, дабы у будущих работников зарождающегося предприятия не возникло ненужных мыслей.

Кстати, именно столкнувшись с очередной проблемой отсутствия потребного материала, друзья с тяжелым вздохом в качестве первоочередного дела были вынуждены внести в список неотложных дел устройство собственного лесоперерабатывающего заводика, потеснив там нефтеперерабатывающий, двигателестроительный, приборостроительный, электромеханический, сталелитейный, шарикоподшипниковый и десятки прочих производств, что требовалось выстроить с нуля, дабы получить возможность снабжать свою армию надежными летательными аппаратами.

Да, имевшиеся в России заводы и производства, так или иначе, могли бы наладить на своих мощностях производство всего потребного авиастроителям. Но, в известной друзьям истории, они явно не посчитали необходимым заниматься столь скромными заказами, из-за чего русский воздушный флот, считавшийся наиболее многочисленным на момент начала войны, весьма скоро скатился в аутсайдеры и впоследствии был вынужден закупать тысячи аэропланов в Англии и Франции, дабы покрыть свои, хотя бы минимальные, потребности в данном новом типе вооружения.

Увлеченные работой Алексей с Михаилом даже не заметили появления в их мастерской вернувшегося из поисков Егора, так что когда он кашлянул, привлекая к себе внимание, оба едва ли не подпрыгнули на месте.



— О! А вот и наш трутень вернулся! — шутливо поприветствовал друга Михаил, — Поработать не желаешь? — утерев со лба трудовой пот, кивнул он на оставленный в покое инструмент. Имейся у них в наличии генератор и бензина без счета, и о подобной муке можно было бы забыть, воспользовавшись дрелью и одной из многочисленных насадок предназначенных как раз для высверливания подобных круглых отверстий. Но чего не было, того не было. Вот и приходилось работать по старинке, да постоянно проверяться, чтобы не загубить заготовку нервюра.

— Ты знаешь, я, пожалуй, воздержусь. — скривился, будто съел лимон, Егор и направился поближе к трещащей дровами буржуйке. Погрев у пышущей жаром печки руки, он достал из-за пазухи журнал и дождавшись, когда друзья прервались для проведения новых замеров, выложил свою находку перед ними на верстак. — Читайте, господа. — пододвинул он добытый журнал, раскрыв его как раз на нужной странице.

— А ведь это реальный шанс! — отложив журнал, озвучил мысль явно вертящуюся не только в его голове Александр. — На простых демонстрационных полетах мы вряд ли смогли бы заработать столько же. Во всяком случае, единоразово — точно!

— Но вы ведь сами понимаете, что мы засветимся. — не будучи против столь неожиданно свалившейся на голову возможности, высказал главное опасение Михаил.

— Мы и так рано или поздно должны были засветиться. — отмахнулся Алексей уже просчитывающий в голове минимальные сроки, в которые реально было закончить сборку их нового самолета.

— И здесь у нас есть шанс засветиться с весьма солидным прибытком! — поспешил уточнить Егор. Все же погружение Михаила с головой в транспортный бизнес еще в их родном времени сделало его чрезмерно осторожным в деле принятия важных решений. Но здесь и сейчас у них попросту не существовало иного выхода. Ведь, не смотря на более чем пятилетний запас по времени, успеть достойно подготовиться к войне оставалось лишь мечтать. Слишком много всего требовалось выстраивать с нуля, причем как в организационном, так и промышленном плане, для чего попросту не имелось столь необходимых человеческих и финансовых ресурсов. — Все же по сравнению с существующими конструкциями — он кивнул в сторону удерживаемого товарищем журнала — наш У-1 будет смотреться, как Ла-7 по сравнению с И-5. И если нам удастся создать бренд. Бренд с большой буквы! — тут же уточнил он, — То мы имеем все возможности занять и часть европейского рынка. Причем, я настаиваю, что ориентироваться мы обязаны именно на это! Более того, лучше будет вообще скооперироваться с кем-нибудь из европейских начинающих авиастроителей и продвигать нашу модель именно как продукт европейского конструкторского гения. Тогда и в родной России нам будет куда легче предлагать его, как армии, так и народным массам молодых повес. Как это ни прискорбно, но отечественная техника у нас никогда особо сильно не котировалась, за исключением времен Советов, когда люди были рады всему, что удавалось достать. И потому, чтобы не прогореть в самом начале, необходимо правильно позиционировать себя на этом молодом и едва начавшем набирать обороты рынке.

— Ну ты, блин, даешь! — шутливо восхитился речью товарища Алексей, разразившись громкими, продолжительными аплодисментами. — Я еще мог ожидать подобной речи от нашего олигарха районного масштаба, — кивнул он в сторону Михаила, — но никак не от простого отставного труженика неба. Впечатлен! Нет, правда впечатлен!

— Клоун. — тяжело вздохнув, отмахнулся от того Егор и вернулся к обсуждению

идеи. — Сколько их сейчас, этих, никому неизвестных, конструкторов-самоучек? Сотни? А сколько дожили хотя бы в названиях фирм и самолетов до наших дней? Единицы! И что-то я не припоминаю среди них ни Блерио, ни Вуазена, ни Фармана.

— Это ты сейчас к чему сказал? — не совсем догнал мысль друга оторвавшийся от изучения журнала Михаил.

— Это я к тому, что выбирать надо такого партнера, кто зарабатывает не только и не столько на постройке аэропланов. То есть человека не столь большого небом, как все мы — летчики. Нам нужен разумный и расчетливый капиталист, который сразу поймет главный постулат всех наших будущих проектов.

— А ... он у нас есть, этот постулат? — подняв, словно школьник, правую руку поинтересовался Михаил.

— Есть. Мы строим надежные, долговечные и потому куда более дорогие аэропланы, нежели все остальные. И пусть сейчас мы не знаем, сколько просят за свои творения все прочие, не сомневаюсь, что по себестоимости они будут гораздо дешевле всех наших будущих машин. Но при этом все они будут уступать самолетам, что будут спроектированы при нашем непосредственном участии. Одним словом, нам изначально придется позиционировать себя на рынке, как создателей аэропланов класса “Люкс”. И, естественно, доказывать это утверждение делом.

— А ведь Егор прав. — переведя взгляд на собираемый в сарае “скелет” самолета, вынужден был согласиться Алексей. — Это сейчас мы собираем машину частично из тех материалов, что попали сюда вместе с нами. По сути это получится уникальный рекордный самолетик исключительно для побед на соревнованиях. Но даже в малую серию в точно таком же виде он не пойдет никогда. Ведь запасы той же дельта древесины, авиационного лака и добротного крепежа более чем конечны. Стало быть, рано или поздно, а точнее, когда мы начнем производить машины по заказам гипотетических клиентов, нам совершенно точно придется переходить на материалы местной выделки. И я сильно сомневаюсь, что тот же лак окажется достаточно дешев в современных условиях. Впрочем, как и все остальное. Потому, нам либо придется строить, как и всем прочим — дешевенькие этажерки разваливающиеся от малейшего чиха, либо брать именно именем.

— Что же, я не против. — пожал плечами Михаил, — Все же впоследствии нам же делс рук своих и облетывать. И, глядя на фотографию конструкции братьев Райт, я отчетливо понимаю, что за его штурвал меня никто не загонит даже под страхом расстрела на месте. — Но прежде чем приступить к серийной клепке наших машин, следует хорошенько изучить рынок имеющихся материалов. Все же тот факт, что мы практически ничего не смогли найти в Нижнем Новгороде, вовсе не означает, что это не существует в мире. И вот здесь участие во всевозможных соревнованиях и международных состязаниях будет играть нам как раз на руку. Мало того, что у нас появится возможность снимать самые лакомые сливки с показательных полетов, пока публика еще не пресытилась ими, а также рассчитывать на призовые деньги. Весьма немалые деньги, надо сказать! — потряс он журналом, — Так еще у нас появится возможность посетить множество стран и хорошенько пообщаться с людьми непосредственно связанными с техникой. Все же таковые совершенно точно изъявят желание пообщаться с нами. А там, глядишь, и мы что-нибудь узнаем, услышим, запишем, а после и применим для создания уже относительно недорогого, но прочного самолета созданного исключительно на местной производственной базе. Я не говорю, что наше будущее гипотетическое творение будет конкурентоспособным по цене с ныне

предлагаемыми аэропланами, хотя именно сейчас за них просят весьма солидные суммы, но оно и не должно быть недостижимым для львиной доли желающих примерить шлем пилота. Но это все потом. А здесь и сейчас у нас на повестке дня имеются следующие призы: 500 фунтов стерлингов от газеты Дэйли Мэйл первому, кто перелетит Ла Манш; 5000 франков от Французского Аэроклуба пилоту готовому установить рекорд по беспосадочному перелету вне территории аэродрома. В настоящее время предлагается маршрут протяженностью в 41 километр от города Шишни до местечка под названием Круа-Брике-Шевильи. Тьфу ты, бусурмане чертовы, надо же такие названия давать! Пока произнесешь, язык три раза сломаешь!

— А ты то откуда это знаешь? — в удивлении уставился на него Егор.

— Это ты, торопыга, одну страничку журнала прочитал и давай строить грандиозные планы. А вот я не поленился посмотреть дальше! — попенял другу Михаил.

— Это же еще лучше! — тут же принялся потирать руки Алексей, — Сами ведь знаете, что денег много не бывает. Заодно и все нечестно нажитое легализовать сможем!

— Так то оно так, но журнал ни разу не свежий. Может, эти призы уже взяты кем-то. — решил слегка остудить энтузиазм товарищей Егор.

— Может и так. Но основной-то раньше указанного срока точно никто не получит. Да и мы раньше весны-начала лета будущего года точно ничего испытать не сможем. Вдобавок, вы хоть какое-нибудь представление имеете, надо ли нам оформлять загранпаспорта, как перевозить самолет за границу, какие разрешения надо получить для осуществления полетов? Организационных то вопросов тоже немало!

— Бумагомарательством пусть Миша занимается. — тут же ткнул пальцем в приятеля Егор, — Это он у нас частный предприниматель. Пусть вспоминает навыки общения с чиновничьим аппаратом.

— Значит так, да? Бросаете меня грудью на амбразуру? Фиг вам! — продемонстрировав какой именно фиг он имел в виду, Михаил продолжил, — Все с бумажками побегаем! Но для начала, как благоразумные люди, обратимся к юристу, чтобы хоть понять по каким именно министерствам и ведомствам нам предстоит бегать.

Небольшая юридическая контора “Федюнин и сыновья” расположившаяся в двух комнатах доходного дома купца Щекина на Большой Покровской улице не выглядела чересчур преуспевающей. При ней не служил швейцар, открывающий с подобострастной улыбкой двери желанным клиентам, внутри клиента не встречал щегольски одетый секретарь с идеальным пробором и аккуратными усиками, предлагающий расположиться на шикарном диване и испить кофе с бисквитами. Ничего такого здесь не было. Только бронзовая табличка на двери, да небольшая реклама в газете могли помочь клиенту обнаружить этих тружеников юридического права. Однако, чистота и порядок царившие в помещении и на столах, а также безупречный вид самих сотрудников конторы позволял надеяться на достойный уровень обслуживания.

— Добрый день, господа. — сняв с головы выполненную из меха бобра шапку, Алексей изобразил легкий поклон.

— Добрый день, милостивый сударь. — тут же выйдя из-за своего стола, поприветствовал его один из троих молодых людей, расположившихся в первой комнате. — Прощу, располагаться. — он указал на стул рядом со своим рабочим местом. Остальные двое ограничились небольшими вежливыми поклонами со своих рабочих мест и вернулись к прерванной появлением очередного клиента работе. — Позвольте отрекомендоваться.

Федюнин, Никифор Михайлович, младший партнер. — дождавшись, когда Алексей усядется на предложенный стул, он следом занял свое рабочее место. — С кем имею честь?

— Потапов, Алексей Николаевич.

— Очень приятно. Чем мы можем быть вам полезны?

— Никифор Михайлович, подскажите, пожалуйста, занимаетесь ли вы патентным правом?

— Да, конечно. Хоть оформление привилегий не самое частое занятие, несколько представлений в Комитет по техническим делам мы подавали по заказам наших клиентов.

— Замечательно! В таком случае у меня к вам два дела: первое — оформление патентов на ряд моих изобретений, второе — оформление загранпаспорта.

— Правильно ли я понимаю, загранпаспорт вам необходим для подачи заявок на привилегии в иных странах, а не только на территории Российской Империи?

— Совершенно верно. К тому же на будущий год во Франции ожидается одна выставка, участие и демонстрация моих изобретений на которой имеет для меня первостепенное значение.

— Могу ли я поинтересоваться, Алексей Николаевич. Ранее вы никогда не оформляли загранпаспорт?

— Как-то не возникало такой необходимости. — развел руками Алексей. — Вот, только сейчас сподобился.

— Это все объясняет. Видите ли, мы не сможем подать прошение на выдачу загранпаспорта за вас. Если желаете, я могу дать вам консультацию по данному вопросу.

— Буду безмерно благодарен.

— Что же. Прощение на оформление загранпаспорта необходимо подавать на имя нашего губернатора, его превосходительства Шрамченко, Михаила Николаевича с одновременным представлением свидетельства от полиции, удостоверяющего отсутствие препятствия к отъезду и квитанции об оплате сбора за заграничный паспорт от Государственного Банка Российской Империи. Если мне не изменяет память, стоит эта квитанция 15 рублей. Паспорт выдается на 5 лет, и по нему вы сможете находиться за границей не более 6 месяцев в течение срока его действия. В случае если вы планируете задержаться там на более длительный период, необходимо будет оплачивать квитанцию на каждые последующие 6 месяцев. И позвольте дать вам небольшой совет. Подавайте прошение на выдачу загранпаспорта через секретариат нашего уважаемого городского головы господина Меморского, Александра Михайловича. И обязательно укажите в заявлении причины вашего желания выехать за границу! Александр Михайлович всемерно ратует за развитие грамоты и наук среди населения и то, что вы собираетесь участвовать в выставке, дабы продемонстрировать достижения отечественной науки, непременно должно поспособствовать оформлению вашего загранпаспорта.

— Премного благодарен. — слегка кивнул Алексей. — А чем вы можете порадовать по вопросу привилегий?

— Оформлением привилегий мы заняться можем, только вам потребуется подписать доверенность на нашу контору на право представления ваших интересов. К тому же должен сразу предупредить, что потребуется несколько командировок в столицу, и за конечный результат мы нести ответственность не возьмемся. Уж больно много известно случаев отказов по предоставлению привилегий. Причем, зачастую, даже могут не указать причину отказа. Увы, но таковы реалии. — как бы извиняясь, слегка развел руками молодой человек.

— Благодарю за столь подробную консультацию, Никифор Михайлович. Пожалуй, я зайду к вам несколько позже. Мне требуется все хорошенько обдумать. Сколько я вам должен за потраченное время?

— Что вы, Алексей Михайлович. Ровным счетом — ничего. — молодой, но многообещающий юрист решил не жадничать, ведь произвести хорошее впечатление на потенциального клиента стоило куда больше, нежели серебряный полтинник.

— Что же, кхм, еще раз благодарю. Полагаю, мы еще увидимся вновь в ближайшее время. Всего хорошего, господа. — вновь слегка поклонился Алексей, после чего покинул помещение.

Наведавшись также в управление порта и на железнодорожную станцию, друзья оказались неприятно удивлены озвученным ценам. Так путь одной платформы, на которую как раз помещался как следует упакованный самолет, до Санкт-Петербурга требовал уплаты нескольких сот рублей, да и цены в пассажирские вагоны откровенно кусались. Во всяком случае, для большей части городского населения Российской Империи довольствующейся зарплатой в промежутке 30 — 50 рублей в месяц, подобные поездки были явно не по карману. Что уж было говорить про крестьян составлявших основу населения страны. Именно тогда у них впервые появилась первая мыслишка, что устраивать собственное производство аэропланов на таком удалении от основных потенциальных потребителей будет совершенно невыгодно с точки зрения логистики. Потому, во время будущей поездки, требовалось подобрать себе место, где, с одной стороны, зарплаты были поменьше, нежели в столице или Москве, а с другой — все необходимые смежные производства и достаточно квалифицированные рабочие располагались под рукой. Ну и до основных клиентов было не столь далеко. Речной же транспорт огорчил тем, что на нем добраться можно было только до Твери, а оттуда все равно пришлось бы ехать по железной дороге.

Первым делом все трое нанесли визит своему околоточному. Убедившись, что на бомбистов устроившиеся на подведомственной ему территории никак не походят, а также поохав над продемонстрированными “новейшими электрофицированными станками европейской выделки”, что потребовалось продемонстрировать в доказательство своих планов и возможностей, он не сильно досаждал своим служебным рвением. Захаживал пару раз в месяц заточить ножи или бритву на имевшемся небольшом ручном заточном станочке, да и только.

Еще при первом знакомстве, когда они только устраивались в новом жилище, Алексей предложил Никанору Акимовичу услуги по мелкому ремонту, если таковой понадобится. Ремонтировать тогда ему было нечего, а вот от возможности воспользоваться точильным станком околоточный не отказался. Не отказывал он себе порой и в беседе с умными и начитанными “господами инженерами” о принципах развития техники. Потому неизвестными все трое товарищей для него не являлись.

Узнав же о причине визита, Никанор Акимович высказал непереносимое желание, сперва, увидеть своими собственными глазами аэроплан, прежде чем давать ход оформлению требуемой справки. Все же дела связанные с воздухоплаванием и авиацией курировало Министерство Внутренних Дел, во избежание возможностей осуществления террористических актов против царствующей особы с применением воздушных аппаратов. И данные опасения были весьма не лишними, поскольку таковые планы имелись. Правда, сбыться им так и не было суждено, по причине не столько технической невозможности, сколько в разворовывании выделяемых на сей проект средств. Все же даже ратующим за

народное счастье революционерам не была чужда синекюра, требующая немалых средств. А деньги, как известно, никогда на деревьях не росли. Вот и пропадали бесследно десятки тысяч рублей выделяемые на борьбу с русским царизмом.

Естественно, продемонстрировать полностью собранный аэроплан ему не смогли. На полу и верстаках пока покоились лишь отдельные элементы будущего самолета. Но даже этого хватило для целого потока слов восторга и требования своего безоговорочного участия при первом пробном полете, естественно, в качестве зрителя. С банком же все прошло еще проще — заплатили сорок пять рублей и за пол часа получили три справки.

В связи с ожидающейся поездкой в Европу, Алексей вновь посетил юридическую контору Федюнина и составил соглашение на оформление привилегий, выдав в качестве аванса тысячу рублей. Первым делом друзья решили запатентовать конструкцию звездообразного авиационного двигателя, авиационного крыла с плоско-выпуклым профилем, авиационных закрылков, приборов управления, составы авиационных лаков и масел, которые так удачно были нанесены на поверхность банок, гидравлического и газового амортизаторов, как двухкорпусного так и однокорпусного, автомобильной покрышки с радиальным кордом из стальной проволоки, канистры для бензина и зажигалки Zipro.

Закончив с бумажной волокитой и дав бюрократической машине время на оформление требуемых документов, друзья практически безвылазно просидели вплоть до начала весны в своем импровизированном ангаре, по несколько раз переделывая планер, да лишь изредка выбираясь прикупить продукты или привезти заказанные на стороне материалы и комплектующие вроде шпона и перкали на обшивку, клея, топливного бака с трубками топливопровода, расчалок местного производства, которые, по сути, являлись скрученными в один трос рояльные струны и еще множество прочих мелочей, что оказались необходимы для постройки самолета. А вот посвященные в их творческий процесс люди захаживали часто, и с восхищением наблюдали за тем, как из недели в неделю посреди сарая рождалась крылатая машина. Окончательно же скелет планера оказался сформирован лишь в конце февраля, когда из Франции прибыли заказанные двигатели, и удалось рассчитать развесовку самолета. Тогда же собранный, как единое целое, но все еще без обшивки, он впервые покинул стены старенького сарая, дабы предстать лучам весеннего солнца да паре любопытствующих глаз соседского кота. В следующий раз самолету довелось покинуть место своего рождения лишь весной 1909 года, обзаведясь обшивкой и пропеллером, с которым тоже вылезла весьма неприятная проблема. Его не было! Точнее, единственный экземпляр выполненного из древесины пропеллера для У-2 также как и многое другое проходил по разряду стратегического материала и потому не подлежал применению, а исключительно копированию.

Правда, справедливости ради стоило сказать, что первый опыт применения винта местной выделки едва не закончилось трагедией. Выполненный мастером краснодеревщиком со скрупулезной точностью из сосны, он разлетелся в щепки уже во время второго испытания двигателя, что проводился в мастерской отдела тепловых двигателей Сормовского судостроительного завода, куда друзей привели поиски человека способного оказать им помощь в испытании и доработке приобретенного мотора.

Да, как оказалось, далеко не все шло столь гладко, как того хотелось бы. К величайшему сожалению друзей, огненное сердце их гипотетически летающего первенца, было трехцилиндровым со всеми вытекающими из этого проблемами. Ведь в отличие от двух-, четырех-, пяти-, шести- и более цилиндровых, двигатели, имеющие ровно три цилиндра,

практически не подлежали балансировке относительно простыми и потому недорогими способами, вроде внедрения в конструкцию маховиков, и при работе принимались трястись, будто припадошные, расшатывая не только собственную конструкцию, но и моторную раму. Особенно сильно это проявлялось, когда двигатель заставляли работать на высоких оборотах. Именно поэтому даже в их родное время трехцилиндровые двигателя являлись редчайшим исключением из правил, так как опытно-конструкторские работы по их вылизыванию редко когда окупались последующей экономией при серийном производстве и эксплуатации. Но не имевшие ранее дел с подобными силовыми агрегатами друзья смогли понять, как все запущено, лишь потратив кучу времени и нервов на выяснение причин появления неприятной тряски испытываемого агрегата. Да к тому же размер ребер охлаждающей рубашки цилиндров оказался совершенно недостаточным для отвода образуемого при работе тепла, отчего мотор весьма быстро перегревался и его приходилось выключать во избежание потери столь дорогостоящего устройства. И это в условиях зимы! Конечно, при условии осуществления полета, двигатель был обязан куда более эффективно охлаждаться набегающим потоком воздуха, но одного взгляда на цилиндры М-11 было достаточно для понимания острой необходимости замены хотя бы данной детали двигателя во избежание вполне возможных будущих проблем. Тогда они еще не подозревали, насколько сильно им повезло получить в свои руки весьма добротно изготовленный агрегат, поскольку многие подобные двигатели первых серий обладали весьма скверным характером и зачастую вообще отказывались заводиться без многочасовых танцев с бубнами вокруг них летчиков и механиков.

Но, к своему величайшему счастью, им удалось заинтересовать имеющимся на руках двигателем Густава Васильевича являвшегося лучшим специалистом по тепловым двигателям во всем Нижнем Новгороде и одним из ведущих во всей России. И тот, с присущим ему энтузиазмом инженера-двигателиста, не только полностью разобрался в особенностях функционирования мотора Анзани, но и указал на те возможные будущие проблемы, что обязан был подкинуть данный агрегат своим владельцам. Однако, полностью удовлетворив свое любопытство, он не выгнал пришедших к нему за советом и помощью людей, а, наоборот, предоставил возможность использования мастерских находящихся под его управлением, потребовав в качестве ответной услуги приглашение на первый полет создаваемого его новыми знакомыми аэроплана.

Вот только прежде чем вновь уместиться на носу аэроплана, двигатель оказался приспособлен на собранные совместными усилиями аэросани, которые идеально позволяли проверить, как режимы работы двигателя работающего с нагрузкой, так и характеристики винтов местной выделки. Именно тогда они узнали, что делать винты из сосны не стоит. Каким чудом в тот раз никого не поранило щепой летящей с огромной скоростью, так и осталось тайной судьбы, но полученный негативный опыт позволил в конечном итоге подобрать куда более подходящий вариант и следующий винт оказался изготовлен из бука.

А что касается аэросаней, то они весьма скоро превратились в любимое развлечение немногочисленных знакомых начинающих авиастроителей. Зима как раз выдалась снежной, так что передвигаться вне города даже по проложенным дорогам можно было исключительно на гужевом транспорте, да к тому же с черепашьей скоростью. Каковым же удивлением было для немногочисленных разъезжающих по своим делам жителей и гостей Нижнего Новгорода, покидавших пределы города, появление посреди заснеженных полей ревуших самобеглых саней, что играючи проносились мимо на немыслимой скорости и в

мгновение ока скрывались за поднимаемой следом снежной пеленой. И пусть эти аэросани были далеко не первыми построенными в России, но, как и аэропланы, для многих они являлись невиданным зрелищем, становясь впоследствии темой интересных разговоров долгими темными вечерами.

В остальном же достройка самолета прошла даже как-то скучно и буднично, без каких-либо приключений и в абсолютной неизвестности для большого мира. В течение зимы с 1908 на 1909 год будущий покоритель воздушного океана оказался вылизан в плане работы всех подвижных узлов и механизмов, а также обзавелся обшивкой, включая алюминиевый капот, который пришлось выбивать деревянной киянкой вручную на глазок, так что, будучи установленным на машину, смотрелся он не сильно презентабельно, что, впрочем, не мешало ему выполнять свою основную функцию.

Тем не менее, не смотря на все встреченные на пути создания самолета проблемы, утром 11-го апреля 1909 года, когда земля достаточно просохла после схода снега, на заранее подготовленном поле раскинувшемся в версте от Новгорода, где в течение трех дней утрамбовывали землю в целях создания относительно твердого и по возможности ровного покрытия для импровизированной взлетно-посадочной полосы, собралась довольно многочисленная компания в два десятка человек из состава тех, кто знал, а то и принимал посильное участие в постройке первого русского аэроплана. Господин Тринклер, ставший для друзей не просто палочкой-выручалочкой, но и деловым партнером мгновенно заинтересовавшимся предоставленными на его суждение станками с приводом от электрического двигателя. Этот человек по достоинству смог оценить выгоды станка способного работать с постоянными скоростями, без рывков, чем не могли похвастаться таковые работающие от ременной передачи, что использовались повсеместно даже на работах требующих особой точности. Потому брак и являлся чем-то привычным для львиной доли фабрикантов. Да к тому же, к его чести, не стал задавать новым знакомым неудобных вопросов, которые появились сразу же, стоило ему ознакомиться с конструкцией и что немаловажно состоянием оборудования. Продолжали список гостей весь состав сотрудников “Федюнин и сыновья” во главе с патриархом рода с супругой, пятеро чинов полицейского управления под предводительством помощника полицмейстера, появившихся “исключительно для присмотра за соблюдением порядка”, а также неожиданно нагрянувший бывший новгородский градоначальник собственной персоной, только-только оставивший свой пост по состоянию здоровья. Отдельной кучкой жались возницы, нанятые для перевозки аэроплана и извозчики, взирающие на собравшееся общество с нескрываемым любопытством.

Особое внимание всех собравшихся привлекал не только аэроплан, но и Егор, надевший по случаю первого вылета летную форму времен Второй Мировой Войны лишенную знаков отличия. Наконец, после третьей проверки самолета, все трое “авиастроителей” перекрестились и разошлись по местам — Егор полез в кабину, Алексей занял место у пропеллера, а Михаил, как самый массивный и сильный, вцепился в хвост самолета, по причине отсутствия в его конструкции системы тормозов.

— Выключено? — проорал от носа самолета Алексей.

— Выключено! — тут же подтвердил Егор и продемонстрировал руки, как того требовало руководство по запуску самолетов оснащенных двигателем М-11. По причине отсутствия иных инструкций, систему запуска двигателя Анзани они полностью скопировали с таковой для имевшегося двигателя, с которым они уже практически



сроднились за время работы над постройкой У2, - Провернуть винт к заливке!

— Есть повернуть винт к заливке! — стоило Алексею начать вращать винт, как Егор принялся подкачивать небольшим ручным насосом топливо в двигатель.

— К запуску!

— Есть к запуску! — поставив винт на компрессию и проверив, что ему будет удобно отпрыгивать в сторону, Алексей прокричал, — Контакт!

— От винта!

— Есть от винта! — тут же среагировал Алексей и мгновенно отскочил в сторону, одновременно дергая винт рукой. С первого раза двигатель не схватил, и процедуру пришлось повторять еще пару раз, пока над полем не разнеслась серия хлопков, закончившаяся ревом и стрекотом. Надо было видеть вытянувшиеся и побледневшие лица присутствующих, когда они осознали, насколько опасным оказался даже способ запуска двигателя аэроплана. Ведь попади Алексей под принявшийся молотить воздух винт и все могло закончиться трагедией, толком не начавшись. Что уж тогда можно было говорить о самих полетах!

Тем временем Алексей, убедившись, что двигатель работает без посторонних звуков, метнулся к Михаилу и вцепился в хвост с другой стороны. Наконец, спустя пару минут работы на холостых оборотах Егор дал отмашку и отпущенный на волю самолет, потихоньку набирая скорость, побежал по полю, то и дело подскакивая на кочках, поскольку срыть и выровнять абсолютно все попросту не сподобились.

Все, затаив дыхание, с завороченными взглядами провожали его и дружно выдохнули, когда разносившийся по полю рев двигателя резко стих и аэроплан принялся сбрасывать скорость. Пробежав метров двести, он развернулся на сто восемьдесят градусов, и вновь взвывая двигателем, неспешно покатыл обратно к зрителям. Стоило самолету доехать до места старта и вновь развернуться, как к нему подскочили Алексей с Михаилом.

— Ну как? — Михаил похлопал ладонью по фанерной обшивке кабины пилота.

— Бегает нормально. Держите хвост, сейчас попробую сделать подлет. — перекрикивая стрекот двигателя, ответил Егор, после чего сосредоточил все внимание на собственных ощущениях. Пусть он уже не одну сотню раз сидел в этом самолете, хоть немного прочувствовать характер машины удалось только сейчас. Но полностью раскрыть все ее достоинства и недостатки можно было лишь спустя сотни часов полетов, времени на которые у них, к сожалению, не имелось.

Вновь уцепившись в хвост, они дождались, пока создаваемая двигателем тяга не потянет их вместе с остальной конструкцией вперед, и вновь бросив упираться, отпрыгнули в стороны. На сей раз, пробежав метров сто, самолет оторвал от земли хвост, и вскоре приподнявшись над землей на пару метров, пролетел еще полторы сотни после чего плавно коснулся колесами земной тверди и опустив хвост вновь принялся переваливать на неровностях поверхности.

— Примите мои искренние восхищения и поздравления, господа! — к неотрывно следившим за полетом Михаилу и Алексею подошел Александр Михайлович, не побоявшись извазюкать в жирной земле свои начищенные до зеркального блеска туфли. — Насколько мне известно, даже в столице подобное зрелище еще не имело место быть! Так что именно вы стали первыми авиаторами поднявшими аэроплан в воздух в России!

— Благодарим, Александр Михайлович. Но вы ошибаетесь. — поспешил поправить бывшего градоначальника Алексей. — Как такового полета пока еще не случилось. То, что

мы все наблюдали, являлось проверочным полетом, при котором наш друг проверил поведение всей конструкции в воздухе. Сейчас он к нам вернется и если у него не появится особых претензий к поведению аэроплана в воздухе, он совершит уже настоящий и продолжительный полет.

— Вот как? Что же, подождем. А пока ваш друг не прибыл, не могли бы вы пояснить свои действия вокруг аэроплана?

— С превеликим удовольствием. — слегка склонил голову в обозначении поклона Алексей. — Как вы сами могли видеть, для запуска двигателя мне пришлось проворачивать пропеллер. Для аэроплана это то же самое, что крутить ручку стартера на автомобиле. Необходимо дать двигателю внешнее усилие, чтобы он схватил и начал работать. Сие усилие возможно дать многими способами, но в целях упрощения конструкции мы пока вынуждены прокручивать пропеллер вручную. Да и обеспечить цилиндрам двигателя некоторую смазку еще до начала его работы лично нам видится не лишним в целях сохранения ресурса двигателя, что оставляет желать лучшего. После же мы с Михаилом удерживали аэроплан за хвост, дабы позволить двигателю выйти на возможно большую мощность. Это позволяет уменьшить длину пробега аэроплана по полю. Опять же, в целях упрощения конструкции, шасси данного аэроплана не снабжены тормозами, но со временем данный недостаток, впрочем, как и многие другие, пока не выявленные, будут устранены в последующих, несомненно, более совершенных конструкциях.

— Благодарю за столь подробные и понятные объяснения. Но меня удивляет тот факт, что вы не пригласили представителей прессы или хотя бы фотографа, дабы запечатлеть столь знаменательный момент!

— По ряду причин в данный момент мы не стремимся к славе.

— И будет ли мне дозволено узнать каковы они? — слегка напрягся Меморский, вспомнив, что активное революционное брожение в его городе прекратилось не более как полтора года назад, а отдельные случаи массовой агитации до сих пор имели место быть на заводах и фабриках.

— Как вам может быть известно, мы подали прошение в вашу канцелярию на оформление загранпаспортов. Дело в том, что сейчас в Англии и Франции учреждено сразу несколько призов за достижения в деле развития авиации. И помимо всемирной известности, те, кто сможет выполнить выставленные условия, получают солидные денежные вознаграждения. А деньги, как бы грустно это ни звучало, правят миром. Чтобы продолжать развитие авиации и двигателестроения в России, нам необходимы средства, заработать которые мы не имеем возможности. И вот тут призовые средства придутся очень кстати, позволив нам не только доработать конструкцию аэроплана, но и построить небольшой завод по выделке подобных аппаратов и авиационных двигателей нашей конструкции.

— Весьма похвальное желание, господа. — довольно кивнул Меморский, по-новому взглянув на стоящих перед ним явно переваливших за четвертый десяток лет мужчин. — И где же вы планируете организовать производство?

— Пока еще и сами не знаем, Александр Михайлович. — развел руками Алексей. — Конечно, хотелось бы устроить завод здесь, в Нижнем Новгороде. Можно сказать, в родных местах. Все же наш город обладает, как всеми потребными нам производствами, так и человеческими ресурсами для организации нового предприятия. Но все будет решать спрос на подобную продукцию. К нашему величайшему сожалению, в настоящий момент наша машина является единственным летающим аэропланом находящимся на территории России,

тогда как в той же Франции таковых насчитываются десятки, что наглядно свидетельствует о наличии возможного рынка сбыта. И если подобная тенденция с годами сохранится, нам придется искать место намного ближе к западным границам империи, чтобы не уступать в возможностях европейским производителям.

— Что же, господа, как только вернетесь из Европы с победой, непременно жду вас в гости. Хотя я и оставил службу уже как месяц, хороших знакомых, что в Городской думе, что среди производственников и купцов у меня немалое количество. Постараюсь помочь в вашем благом начинании, направленном на развитие нашей родины. — солидно кивнул Меморский.

— Благодарим, Александр Михайлович. — пожал протянутую для рукопожатия руку Алексей.

— Ваш друг уже почти добрался до нас, — кинув взгляд на подкатывающееся чудо техники, протянул он руку второму из создателей крылатой машины, — посему более не смею вам мешать готовить аэроплан к полету, господа. — пожав руку и Михаилу, он удалился обратно к прочим зрителям активно делящимся друг с другом полученными впечатлениями.

Дождавшись, когда Егор доедет и развернет самолет, оба вновь проверили все ли в порядке и уже привычно вцепились в хвост. Громовое “Ура” пронеслось над полем, как только аэроплан, с третьей попытки, играючи взмыл в небо и поднявшись на полсотни метров, принялся нарезать круги над импровизированной ВПП. В воздух тут же полетели шапки и самые искренние поздравления. Даже мадам Федюнина приподнялась с сидущки коляски и, поддавшись всеобщему настроению, подкинула свою белоснежную широкополую шляпку в воздух.

Все те десять минут, что продолжался полет, на земле не утихало ликование — каждый посчитал своим долгом пожать руку и выказать свое восхищение оставшимся на земле Михаилу с Алексеем. А уж когда приземлившийся аэроплан замер и из него выбрался Егор, в воздух полетел уже сам пилот. Поначалу его подхватили на руки друзья и под троекратное “Ура” несколько раз подбросили в воздух. Но вскоре виновник торжества наряду со своими друзьями оказался в руках прочих присутствовавших при знаменательном событии, что принялись качать пионеров авиации теперь уже всех вместе. Исключение в силу возраста и занимаемого положения составили только чета Федюниных и Александра Михайловича. К своему плохо скрываемому огорчению они не могли позволить себе принять столь же активное участие в чествовании героев дня, ограничившись лишь приветственными возгласами, да пожеланиями не останавливаться на достигнутом.

— А ну, дружище, скидывай реглан и шлем. Сам полетал, дай и другим попробовать! — стоило царившему на поле триумфу слегка утихнуть, как Михаил потребовал предоставить ему право следующего вылета.

Не переставая зубоскалить, Егор передал вещи другу и снабдив напоследок несколькими советами по управлению самолетом, следом за Алексеем вцепился в хвост. Потом настал черед Алексея, а вот напросившегося следом среднего сына поверенного пришлось развернуть. Юноша с пламенным взглядом решил, что раз уж у всех троих господ инженеров получилось с первого раза поднять аэроплан в воздух, то и у него может получиться.

— Молодой человек, о чем вы говорите! — смотря на него неодобрительно, качал головой Алексей. — Какие полеты!? Вы же его впервые увидели, а о теории полетов вообще

не имеете никакого представления! Вы что же, полагаете, что мы все трое так легко просто сели и полетели!? Спешу вас огорчить, но каждый из нас потратил немало времени обучаясь укрощать этих небесных скакунов хотя бы в теории! А также разбираясь в конструкциях созданных ранее аэропланов и действующих на них сил природы! К тому же, смею заверить, что ранее каждый из нас уже имел опыт подъема в воздух. Пусть и на иных аппаратах. Потому мы хотя бы в малой степени оказались готовы к тем ощущениям, что дает полет как таковой.

— И сколько, по вашему мнению, следует учиться, прежде чем станет возможным подняться в небо!? — не смотря на краткую лекцию, задор в глазах Константина даже и не думал пропадать.

— По моему мнению, не менее полугода теоретических занятий и примерно столько же на полеты с инструктором. Только после этого видится возможным выпускать новичка в самостоятельный полет. Возможно, во Франции сейчас и учат намного быстрее. Но сколько таких торопыг разбивают свои аэропланы и бьются насмерть сами!? Так что, повторяюсь, по моему мнению, обучать искусству пилотирования требуется не менее года. Минимум! — выделил последнее слово интонацией Алексей.

— А вы сможете обучить меня? — витая мыслями в облаках, поинтересовался молодой поверенный, только сегодня осознавший, в чем он видит смысл своей жизни.

— Если нам улыбнется удача и мы сможем организовать производство аэропланов в России, то мы, несомненно, откроем авиационную школу и будем обучать искусству полета всех своих клиентов. — уклончиво ответил Алексей, дабы не испортить хорошие деловые отношения сложившиеся с юридической конторой. Ведь Михаил Викентьевич вряд ли мог разделять стремление своего сына, непременно покорить воздушную стихию.

— А когда вы планируете... — закончить свой вопрос молодой Федюнин не успел.

— Константин! Не приставай к людям! Ты же культурный человек! — как и любая мать, Наталья Аркадиевна мгновенно пресекла возможность вовлечения своего чада в опасное мероприятие.

— Матушка. — почтительно склонив голову, молодой человек отошел в сторону, не смея перечить родительнице.

— Господа, лучше скажите, как вы назвали свой невероятный аппарат? — дабы сгладить возникший неловкий момент, поинтересовалась мадам Федюнина.

— В чертежах мы указывали аббревиатуру У-1. Что означает Учебный — первая модель. Аэроплан, создавая который, мы учились конструировать подобные машины. А меж собой мы именовали его “Утенок”.

— Утенок? Какая прелесть! — позволила себе мило улыбнуться дама. — А можно ли узнать причину появления столь потешного наименования?

— Я полагаю, что когда ваши дети были маленькими, вы читали им на ночь сказки. И, быть может, среди них было произведение Ганса Христиана Андерсона “Гадкий утенок”...

— Конечно, господа. Что-то такое я припоминаю. Мальш, которого все в округе считали слишком гадким для утенка, со временем вырос в прекрасного белоснежного лебедя.

— Именно! — улыбнулся Алексей. — И мы, в свою очередь, сделаем все возможное, чтобы наш первый и чего уж греха таить, неказистый “Утенок” со временем превратился в прекрасного лебедя, рожденного для покорения неба.

— А к вам, несравненная Наталья Аркадиевна, у нас будет одна небольшая, но важная

просьба. — успевший сбегать к телегам Егор не только узнал у Никифора имя и отчество его матушки, но и прихватил привезенную с собой бутылку шампанского. — Согласно флотским традициям, у каждого спускаемого со стапеля корабля должна быть крестная мать. Сейчас же все мы стали свидетелями рождения нового воздушного судна для покорения небесного океана! Не окажете ли вы нам такую честь, и не согласитесь ли стать крестной матерью сего аэроплана и всего будущего нашего зарождающегося авиационного предприятия?

— Почту за честь, господа! — просияла мадам Федюнина, принимая в руки бутылку шампанского. Под хлопок пробки и счастливый вскрик дамы, сотни и тысячи капель игристого вина окропили центроплан и двигатель У-1, а над полем в воздух вновь полетели головные уборы.

Именно так, спустя многие десятилетия, описал в своих мемуарах день рождения русской авиации, доживающий последние годы древний старик. Но до того, как попасть на страницы рукописи, небольшому аэроплану и его создателям предстоял сложный и тернистый путь.

Стоило ли говорить, что после подобной наглядной презентации все потребные документы для покорения неба Европы были подготовлены без малейших проволочек? Единственное, кому-то предстояло остаться, что называется, на хозяйстве, потому за длинным франком и фунтом стерлингов смогли отправиться лишь двое. Жребий пал на Алексея с Михаилом, которые в компании Никифора Федюнина, благословленного отцом на поездку за границу не только для оказания помощи в оформлении солидно увеличившегося количества привилегий, но и в качестве переводчика, прибыли в Санкт-Петербург для дальнейшего отбытия на судне в Кале, лишь 5 мая. С ними же прибыл и надежно упакованный в солидных размеров деревянный ящик частично разобранный У-1. Сам же глава юридической конторы, провожая в дорогу ставших не просто клиентами, но и хорошими знакомыми авиаторов, пообещал лично контролировать процесс оформления в России тех привилегий, документы по которым уже были поданы, но при этом признавал, что на какие-либо результаты можно будет надеяться не ранее конца года.

Судно должно было выйти в путь лишь десятого числа и потому, потратив два дня на перевозку груза и оформление всех необходимых документов, они дали телеграммы в офис Дэйли Маил и в представительство Французского Аэроклуба, адреса которых были указаны в журнале. А поскольку ни в одном из свежих номеров “Воздухоплавателя”, заказываемого Алексеем ежемесячно, не проскакивало информации о получении кем-либо назначенных призов, надежда утереть нос своим европейским коллегам крепла с каждым днем.

В ожидании же отбытия, впервые оказавшись в Санкт-Петербурге начала XX века, пришельцы из будущего предпочли провести время в многочисленных экскурсиях. Правда, в отличие от Никифора, который, убедившись, что в деле оформления привилегий никаких изменений не произошло, пропадал в театрах и музеях, Алексей с Михаилом посещали совсем другие учреждения. Точнее, даже не учреждения, а торговые представительства, что в их времена назывались автосалонами и чьи адреса они смогли обнаружить на страницах выкупленных номеров журнала “Автомобиль”.

Однако, к их величайшему сожалению, уделить мало-мальское внимание кому-либо из них не оказалось никакой возможности. Во-первых, подобных представителей всевозможных марок, о которых они не имели никакого представления, насчитывалось едва ли не сотня. Во-вторых, держать в салоне хотя бы выставочный образец здесь было не принято. Слишком дорогим удовольствием являлись автомобили, так что зачастую

производились они исключительно под заказ и даже такие гиганты автомобильной промышленности их современности как Рено, Пежо, Опель, Мерседес, Фиат в настоящее время производили от пары тысяч до нескольких сотен машин в год. Прочие же зачастую довольствовались от силы сотней, если не десятками вышедших из ворот их заводов автомобилей. Но на фоне производственных показателей русских автомобилестроителей, даже подобные, откровенно скромные, результаты смотрелись весьма солидными достижениями. Все же зачастую успех тех или иных производителей напрямую зависел от спроса на автомобили внутри его страны. А в случае России в этом направлении все выглядело весьма печально. Ни крестьяне, ни рабочие, составлявшие львиную долю населения страны, не могли себе позволить приобрести даже лошадь, что уж было говорить о куда более дорогих стальных конях. Представители же аристократии и зажиточного купечества, за редким исключением, предпочитали иметь в своих гаражах автомобили иностранного производства, так что отечественным производителям оставалось лишь надеяться на государственные заказы, которые не блистали объемами и постоянством. Так, являвшийся крупнейшим из российских автопроизводителей Фрезе за девять лет работы смог продать чуть более 200 автомобилей, часть которых являлись импортными шасси, для которых он изготавливал лишь кузова. Одним словом, ситуация с аэропланами грозила в точности повторить таковую с автомобилями, что и предстояло исправлять всеми доступными способами первым авиаторам Российской империи.

Лишь небольшой шторм, трепавший их судно два дня, да партии в шахматы, скрасили путь до французского побережья, где к назначенной дате их ожидали представители английской газеты и Французского Авиационного клуба, довольно оперативно ответившие на полученные из России послания. И если первые, совмещая приятное с полезным, оказались единственными представителями прессы, приветствовавшие с большой помпой отважных русских авиаторов на французской земле, то вторые не скрывали своего скепсиса насчет удачи данного мероприятия, вполне законно полагая законодателями моды в сфере авиаконструирования своих соотечественников. Все же Райты застряли на отработке своей старой конструкции, а вот во Франции только за прошлый год появились десятки новых оригинальных проектов, большей части которых, правда, так и не удалось подняться в воздух. Тем не менее, вступать в словесную полемику с представителями принимающей стороны никто не стал, пообещав лишь доказать все на деле.

Не теряя зря времени, всего за два дня после прибытия, в выделенном “русским выскочкам” ангаре Алексей с Михаилом полностью собрали свой самолет и даже провели короткий пробный вылет, мгновенно заставив замолкнуть всех скептиков. Все же не только внешний вид, но и продемонстрированные этим аэропланом возможности поразили не только простых обывателей, облепивших ограду войскового плаца, выделенного правительством по договоренности с авиационным клубом для полета, но и именитых авиаторов, примчавшихся в Кале, как только им сообщили о готовящемся перелете.

Все последующие дни то Алексей, то Михаил вынуждены были постоянно находиться непосредственно у аэроплана, свалив ночную вахту на Никифора, дабы оградить свое детище от всевозможных диверсий со стороны конкурентов и от промышленного шпионажа. Все же весь тот пакет привилегий, что Федюнины всей семьей готовили почти месяц, только-только был передан для оформления во Франции и при большом желании, особенно при лоббировании данного вопроса со стороны французского правительства, все эти документы могли неожиданно “потеряться” или “сгореть в пожаре”. Потому то, как ни обижались

собравшиеся в Кале французские летчики и авиаконструкторы, никого из них так и не допустили до аэроплана, за что едва ли не на следующий день в многочисленных газетах на Алексея с Михаилом пролилось целое ведро грязи. А вскоре нашлись храбрецы отважившиеся бросить русским вызов.

Слишком многие мечтали первыми перелететь Ла Манш на аэроплане дабы войти в историю аэронавтики наряду с Жаном Бланшаром, первым пересекшим канал на воздушном шаре. Но мало кто отваживался говорить о своих намерениях вслух. Лишь трое — Юбер Латам, Луи Блерио и граф Шарль де Ламберт изъявили желание составить в запланированном вылете конкуренцию прибывшим из России авиаторам. Причем, аэроплан первого еще даже не был завершен, и тому требовалось никак не менее пары недель на достройку, а третий и сам являлся подданным Российской империи, хоть это и нельзя было сказать по его имени. Тем не менее, граф де Ламберт являлся единственным ребенком русского генерал-адъютанта и наместника императора в Царстве Польском графа Карла Карловича де Ламберта. И хоть львиную долю своей жизни он провел во Франции, граф всегда считал себя русским. И именно он встал на защиту своих соотечественников, располагая для этого поистине солидными возможностями. Все же граф де Ламберт являлся не только весьма известным талантливым инженером и создателем судов на подводных крыльях, но также числился одним из основателей Французского аэроклуба.

И его авторитета, вкупе с появившейся в печати торжественным воззванием посла Российской империи во Франции, оказалось более чем достаточно, чтобы перевести направление газетных статей из обидно-обвинительного в конструктивное русло рассуждения о возможностях подобного полета и сравнения возможностей заявленных в вылет аэропланов.

Русскому У-1, чью конструкцию многие из опрошенных инженеров признали, несомненно, весьма прогрессивной, должны были противостоять одиннадцатая по счету и в отличие от предыдущих — весьма удачная модель аэроплана, созданная Луи Блерио уже не в гордом одиночестве, а в соавторстве с Раймондом Солнье, на которой тот еще зимой смог провести удачный полет протяженностью более 40 километров, четвертая по счету модификация творения Лававассера — “Антуанетт IV” и старенький, но отработываемый из года в год “Флайер” братьев Райт, на котором собирался выступать граф де Ламберт, являвшийся ко всему прочему учеником Уилберта Райта. И как подчеркивали многие — три из четырех аэроплана имели идентичную общую схему постройки — моноплан, приписываемую именно французской школе авиастроения в противовес бипланной схеме принятой в Америке и Англии. Да, общее направление конструкторской мысли у основных конкурентов планируемого полета было одинаковым. Но вот исполнение... Опутанные, словно паутиной, расчалками, с посредственно натянутой перкалевой обшивкой, не знавшей авиационного лака, а также имевшие общий вид выделанных на скорую руку прототипов, на фоне аккуратного У-1 французские машины смотрелись откровенно тускло, что не смог не подметить даже самый далекий от аэронавтики зритель. Впрочем, не смотря на снижение уровня первоначального накала страстей, в ежедневно появляющихся статьях между строк то и дело мелькала мысль о недопущении передачи пальмы первенства в деле покорения воздушного океана от французов кому бы то ни было.

Неудивительно, что в результате столь в некотором роде скандальной рекламы, ажиотаж вокруг перелета превзошел все ожидания. А уж общий размер ставок на тут же возникшем тотализаторе превысил немислимые шесть миллионов франков. Сумма —

астрономическая, на которую вполне можно было построить современный турбинный крейсер. Причем, больше всего народа поставили на то, что ни один из отважных авиаторов не достигнет Английского берега. Упустить такой шанс было бы настоящим преступлением, и уверенный в своем товарище и их общем творении Алексей поставил на победу тридцать тысяч рублей, предварительно обменяв их на франки, из тех денег, что менее года назад самым бандитским способом были экспропрированы из хранилища государственного банка в Нижнем Новгороде.

Однако ожидание будущих сверхприбылей, о которых друзья хоть и старались не думать раньше времени, но изредка все же грезили в своих мечтах, оказалось несколько омрачено выволочкой устроенной им Александром Ивановичем Нелидовым.

— И как же следует это все понимать, господа? — стоило закрыться двери ангара “мило” поинтересовался действительный тайный советник. — Почему о том факте, что мои соотечественники осуществляют первый в мире перелет на аэроплане через Ла Манш я совершенно случайно узнаю из французских газет, а не по дипломатической почте или хотя бы телеграфу как минимум за месяц до всего этого предприятия! Вы хоть представляете себе, в какое неловкое положение поставили меня своим своеволием!? Меня же буквально засыпали вопросами, как о вас, так и о развитии авиации в России! И что мне нужно было отвечать, коли я совершенно ничего не смыслю в этом новомодном веянии!? Скажите спасибо, что у меня десятки лет опыта службы в дипломатической канцелярии, и я смог не уронить чести Империи! Но, Боже, какой бред мне иногда приходилось нести! И будьте уверены, господа, весь тот бред, что я был вынужден озвучить по вашей милости, вы будете подтверждать слово в слово, каким бы безумным он ни казался. — обвинительно выставив палец в сторону синхронно сглотнувших авиаторов, приступил к настоящему деловому разговору примчавшийся в Кале посол Российской империи.

— Мы же простые люди, Александр Иванович. Уж простите, не знаю, в каком чине вы состоите. — переглянувшись с Михаилом, первым взял ответное слово Александр. С послом они оказались представлены друг другу буквально пол часа назад, но поговорить по-настоящему, а не на развлечение толпы и журналистов, смогли только уединившись в ангаре. — Откуда нам было знать про такие тонкости? Мы ведь и за пределы Российской империи никогда прежде не выезжали.

— Можно просто по имени отчеству. — отмахнулся Нелидов. — Но где же вы получили образование, оказавшееся достаточным для постройки сего агрегата?

— Да какое там образование. — повторил жест собеседника Алексей. — Всю жизнь рабочими по заводам да мануфактурам промаялись. Как отцы наши, а до них деды. Так что высшего образования мы не имеем.

— Но как же так, господа. — изрядно растерялся посол. — Как же вы смогли построить столь успешно показавший себя аэроплан, не имея потребных знаний?

— А про знания я ничего не говорил. — тут же не согласился Алексей. — Пусть университетов мы и не заканчивали, но никто не мог нам запретить покупать учебники и справочники. А уж что касается опыта работы с деревом и металлом, то любой хороший рабочий даст фору неплохому инженеру. Вот и мы, господин посол, все больше практики, нежели теоретики.

— Да вы присаживайтесь, Александр Иванович. — тут же подхватил речь Михаил, — В ногах правды нет. — Отыскав взглядом небольшой ящик, он подтащил его поближе и расстелив поверху свежую газету, жестом пригласил присаживаться. — Может коньячку, для



успокоения нервов? — вновь метнувшись вглубь ангара, он вернулся с позвякивающей пузатыми бутылками корзиной. — Нам тут еще после пробного вылета много чего презентовали. Но сами мы в таких напитках не сильно разбираемся. Вы уж сами выберете что открыть.

Устало покачав головой, Нелидов присел на предложенное “кресло” и быстро пробежав взглядом по бутылкам в корзине, вытянул за горлышко одну, — Пожалуй, вот это, господа, будет в самый раз.

Естественно, пить из горла никто не стал — в скромном багаже авиаторов нашелся небольшой походный набор серебряных стопочек — подарок от Меморского Александра Михайловича.

Опрокинув стопочку, Нелидов ненадолго закрыл глаза, и когда коньяк, прокатившись по пищеводу, расплылся благородным теплом по желудку, облегченно выдохнул. — А это что такое!? — раздумывая, не принять ли по второй, он обратил взор на стопочку, что крутил в руках. — Ну ка, ну ка. — нацепив пенсне, он внимательно изучил гравировку, коей была украшена посудинка и вопросительно взглянул на виновников его беспокойств.

— Подарок. От бывшего градоначальника Нижнего Новгорода. Он был одним из немногих, кто присутствовал при нашем первом испытательном полете. — не стал ничего придумывать Алексей.

— Вот как? И много лиц тогда присутствовало?

— Мы специально не считали. — пожал плечами Михаил, — Но человек двадцать точно набралось. Правда, треть из них были извозчиками, что доставили аэроплан и прочих гостей на поле, где мы проводили полет. А так, был господин Меморский, семейство Федюниных, которые являются нашими поверенными, городовые и инженер Тринклер с Сормовского судостроительного завода, сильно помогший нам при освоении и доработке двигателя.

— Значит, инженеры все же участвовали в его создании? — оставив стопочку в покое, указал посол на укрытый в ангаре аэроплан.

— Конечно, Александр Иванович! Куда же без инженеров в таком-то деле! Знали бы вы сколько десятков раз мы переделывали конструкцию! А уж сколько времени ушло на тестирование двигателя!

— Все же щедра ты на самородки, земля русская. — покачал головой посол, устало рассматривая двух самых обычных русских мужиков, сидящих перед ним. — Но отчего же они все такие балбесы? — тяжело вздохнув, он протянул свою стопку к Михаилу, который тут же вновь наполнил ее. — За вас, господа! За ваш неперемный будущий триумф! И пусть это будет началом вашего грандиозного успеха!

Так, за неспешным, но информативным разговором, они опустошили без закуски полулитровую бутылку коньяка и договорились о дальнейших совместных действиях, поскольку без пригляда со стороны дипломатической службы, новоявленные авиаторы рисковали наломать немало дров. Даже одного того факта, что Михаил, долетев до Дувра, совершенно не собирался там задерживаться хотя бы на пару дней и планировал тут же перелететь обратно в Кале, оказалось достаточно, чтобы вызвать изжогу у разменявшего седьмой десяток лет дипломата.

Но, наконец, настал тот самый день, когда все участники вылета оказались готовы к будущему подвигу. Еще за час до намеченного вылета из порта вышел выделенный французским правительством для сопровождения отважных авиаторов миноносец

“Эскопет”, а импровизированное летное поле оказалось оккупировано многочисленными представителями прессы, не говоря уже о любопытствующей публике. Причем то же самое можно было сказать и о водах канала. Как со стороны Франции, так и со стороны Англии на протяжении предполагаемого маршрута оказались сотни яхт, баркасов, катеров, и лодок забитых тысячами изнывающих от жажды зрелища людей. Потому не было ничего удивительного в том, что выкатка и подготовка аэропланов к историческому полету сопровождалась съемкой сотен фотографий.

Правда, в отличие позирующих с немалым удовольствием французов, русские авиаторы предпочли отделаться лишь парой дежурных улыбок, стараясь уделить последние минуты осмотру своих машин. И если для Алексея с Михаилом этот ритуал являлся лишь способом отвертеться от фотосессии, дабы не сплзнуть, то для графа де Ламберта неустанный контроль за состоянием аэроплана выступал насущной необходимостью. Слишком требовательным и капризным являлся его Флайер, так что далеко не каждому летчику было по силам укротить этого американского воздушного мустанга. И если бы не участие соотечественников, сам он, совершенно точно, не рискнул бы предпринять подобный полет. Ведь, по сути, он все еще не закончил обучение в авиационной школе Райтов, хоть и признавался Уилбертом столь же искусным пилотом их аэроплана, как и он сам.

Впрочем, волновались не только пилоты. Бедняга Аллессандро Анзани, примчавшийся на импровизированный аэродром, стоило ему узнать, что аэроплан с двигателем его производства имеет реальный шанс прославить, как своего конструктора, так и создателя силового агрегата, буквально разрывался между двух своих детищ. Но если Блерио с удовольствием допустил итальянца к огненному сердцу своей птахи, то русские позволили господину Анзани осмотреть его творение лишь за час до вылета. И, надо сказать, данные пояснения по поводу проведенной модернизации легли на благодатную почву. Ему ли было не знать, что этот двигатель при работе на высоких для него оборотах начинал перегреваться уже минут через двадцать, а через пол часа расширение металла стенок цилиндров приводило к заклиниванию поршней и остановке двигателя, если не его “смерти”.

— Хватит суетиться, Леша. Где наша только не пропадала! Ничего, Бог не выдаст, свинья не съест. Так что, от винта! — подмигнув другу, Михаил протиснулся в кабину и приготовился к запуску двигателя, как только на судейской трибуне поднялся флаг призывающий участников приготовиться к старту.

Рыкнув двигателем, У-1 пару минут простоял на месте, и лишь когда оставшийся в гордом одиночестве и активно упирающийся ногами в землю Алексей по сигналу судьи бросил хвост, рванул вперед, активно набирая скорость. Пробежав полторы сотни метров, он плавно оторвался от земли и отвернув в сторону Ла Манша, покачал всем оставшимся на земле крыльями. Михаил, как они заранее и договаривались, поднявшись в воздух, прибрал обороты двигателя на треть, но даже так их самоделка еще при разбеге мгновенно оставила далеко позади французов, а те восемьдесят километров в час, что он выдал, забравшись на тридцатиметровую высоту, и вовсе оказались недостижимыми для поднявшихся следом конкурентов.

Дабы не выдавать возможности машины раньше времени, Михаилу пришлось приложить немало усилий. Мало того, что силы тратились на удержание машины от сваливания из-за полета на относительно небольшой скорости, так еще постоянно приходилось контролировать температуру двигателя. Как бы парадоксально это ни звучало, но в данной конкретной ситуации именно увеличение количества оборотов могло

поспособствовать улучшению ситуации с температурой стального сердца их самолета, но впереди маячили куда как более денежные соревнования, а потому приходилось скрывать и притворяться тихоходом. Но даже так оба француза постепенно отставали, не смотря на максимальные обороты, которые с самого начала полета были вынуждены поддерживать, что Юбер, что Блерио.

А вот граф де Ламберт не только мгновенно отстал от прочих участников, но и вообще выбыл из состязаний уже на пятой минуте полета. Что именно произошло с его бипланом Михаил понять не смог, но тот, едва поднявшись на высоту в пол сотни метров, тут же начал снижаться и вскоре застыл на песчаном пляже, распугав при вынужденной посадке сотни любопытствующих собравшихся у береговой линии. Хорошо еще, что обошлось без жертв и даже раненых. Хотя пара отдавленных женских ножек и с десятков небольших синяков поставленных в образовавшейся давке все же имели место быть. Но обиженных не было. Никто не бросился чистить неудачливому авиатору физиономию, а даже наоборот — помогли храброму покорителю небес выбраться из отказавшей машины.

Примерно в восьми милях от берега Михаил пролетел над бортом миноносца, с которого его приветствовали, как команда, так и многочисленные пассажиры. Еще через пару минут над кораблем прошел Юбер, а следом за ним потихоньку нагоняющий соотечественника Блерио. Но превосходство легких аэропланов в скорости весьма скоро сказало и не смотря на сильный дым, валивший из труб небольшого корабля повествующий о том, что “Эскопет” идет полным ходом, уже спустя десять минут о его существовании напоминал едва заметный силуэт да стелящаяся над морем полоса черного дыма. Такие же дымы уже виднелись впереди, где отважных авиаторов встречала английская публика. И если бы не эти ориентиры, а также компас, Михаил уже давно потерялся бы. Воистину, пилоты морской авиации являлись специалистами высочайшего класса, если не теряли голову и ориентировались посреди этого великого ничто. Только неподвижное небо над головой и бесконечная вода покрывавшая все пространство под ногами давали понять любому, даже самому смелому, насколько ничтожен человек в масштабе мира, не смотря на все его многочисленные изобретения, создаваемые и развиваемые из века в век для покорения этого самого мира. И лишь подрагивающие стрелки компаса и спидометра давали понять пилоту, что он все же движется вперед, а не застыл на месте, как древняя муха в янтаре.

Дувр проявился из дымки несколько правее, чем рассчитывал Михаил. Подправив курс, он вскоре прошел над небольшой группой яхт, с которых при его приближении начали активно размахивать руками, да подбрасывать в воздух головные уборы. Оглянувшись назад, чтобы убедиться в своем полном превосходстве, вместо привычных точек французских аэропланов он разглядел столь же черный дым, какой поднимался над миноносцем. Вот только его источник находился в воздухе.

Мгновенно сообразив, что у кого-то из его конкурентов серьезные неприятности, Михаил прибавил газу и пошел на разворот. Терпящим бедствие оказался перенапрягший таки свой двигатель Блерио. Как же он не хотел лететь в столь теплый день, зная характер изделия Анзани! Но высказанные им организаторам пожелания по поводу погоды, в которую было бы желательно осуществить перелет, остались без ответа. Все же подстраиваться под одного единственного участника выглядело бы весьма некрасиво со стороны. И результатом этой несговорчивости стал сход с дистанции того, кто в реальной истории увековечил свое имя как раз этим достижением. Впрочем, не смотря на дымящийся двигатель, Блерио, пусть

и со снижением, продолжал рваться вперед на своих 60 километрах в час в попытке добраться хотя бы до ближайшей суши, чтобы спасти аэроплан, в который он вложил свои последние средства. Болезнь небом и создание целых одиннадцати моделей воздушных судов весьма сильно ударили по его кошельку и практически привело его небольшое предприятие по изготовлению автомобильных комплектующих к банкротству. Вся надежда как раз и возлагалась Луи на успех в устроенном перелете, что мог бы дать ему не только приз увеличившийся до тысячи фунтов, но и ИМЯ, а также спрос на аэропланы его конструкции. Однако, с каждым потерянным метром высоты, его надежды на счастливое будущее угасали все больше и больше.

Сам же пилот оказался так сосредоточен на удержании машины в воздухе, что даже не заметил пристроившегося сбоку русского. Чтобы не обогнать теряющего скорость француза, Михаил начал ходить над ним змейкой, решив сопроводить того до самого приводнения, где его могли подобрать с одной из находящихся уже совсем недалеко яхт. Вот только отделаться столь легко у Блерио не вышло. Сперва из двигателя вырвался одинокий шлейф пламени, и наружу повалила совсем черная копоть, а через пяток секунд языки пламени стали вырываться из всех выхлопных патрубков и облизывать носовую часть планера.

Поскольку парашютов еще не существовало в природе, а до воды француз рисковал долететь исключительно в виде обугленной головешки, Михаил, не переставая коситься на горящий двигатель его аэроплана, подлетел вплотную к запаниковавшему сопернику и чуть ли не ударил того правым колесом прямо по темечку, чтобы привлечь внимание. Как он впоследствии узнал, фотография висящего в воздухе француза, вцепившегося руками в шасси его аэроплана, принесла удачливому фотографу полторы тысячи фунтов, что в полтора раза превысило его выигрыш от данного перелета. Но все это было после, а пока Михаил, активно обливаясь потом и выжимая из двигателя всю возможную мощность, держал курс к хорошо различимому берегу, нервно прислушиваясь к изменениям в тембре рокота подходящего к своему пределу мотора.

С трудом удерживая кренящийся У-1 одной левой рукой, правой Михаил шарил вниз, пытаясь ухватить неожиданного пассажира за руку и втянуть того в кабину, где и ему одному было не слишком-то развернуться. И только когда извивавшийся, подобно змею, Блерио смог закинуть одну из ног на стойку идущую от фюзеляжа к крылу, Михаилу удалось ухватить того за шкурку и извернувшись невероятным образом, затащить его себе за спину, где последний намертво вцепился руками в плечи своего спасителя, восседая при этом, подобно жокею на призовом скакуне, на принявшемся трещать под его весом гарготе изготовленном из 1-мм фанеры. И если бы не распределение веса пилота едва ли не по всей площади поверхности этого самого гаргота, Блерио имел все шансы провалиться внутрь фюзеляжа и, чего доброго, сорвать ничем не прикрытые тяги идущие к хвостовому оперению.

Однако и на этом борьба с машиной не закончилась, а, можно сказать, только началась. Удержать трясущийся от прибавившейся нагрузки и вибраций вышедшего на предельные режимы работы двигателя У-1, Михаилу удавалось лишь путем приложения изрядных физических сил. Не даром они сделали данный аэроплан одноместным в противовес биплану Поликарпова — имеющиеся в наличии современные слабенькие авиационные двигатели попросту не позволяли осуществлять полеты и так весьма тяжелому самолету с дополнительной нагрузкой в виде пассажира. Нет, какое-то время он вполне мог продержаться в воздухе, но о безопасном полете в этом случае не могло быть и речи. Что в

принципе и происходило сейчас на борту У-1. Уж слишком быстро, не смотря на увеличение скорости и соответственно силы обдува мотора встречным потоком, поползла температура надрывающегося двигателя вверх.

Тем не менее, не смотря на вагон и маленькую тележку собственных проблем, Михаил позволил себе отвлечься на несколько секунд, дабы проводить взглядом последнего из своих соперников. Вырвавшийся вперед Юбер, по всей видимости, не рисковал прежде предпринимать попыток завоевать титул покорителя Ла Манша по той же причине, что и его соотечественник. Авиационные двигатели все еще норовили подкинуть авиаторам неприятные сюрпризы в самый неподходящий момент. Уже на середине канала Латам услышал, что один из цилиндров двигателя дал сбой. Проверка всех электрических проводов, до которых он смог дотянуться, не дала ровным счетом ничего, зато к ее завершению принялся сбоить еще один цилиндр, всем своим тембром давая понять, что добраться хотя бы до одного из берегов отважному авиатору уже не светит. Находишься он над земной твердью и немедленная посадка вполне могла бы спасти аэроплан от гибели, но оказавшись над водой, он ощутил настоящую беспомощность. Мотор окончательно остановился спустя еще две минуты надрывной работы, и пилот аккуратно спланировал на воду, держа курс поближе к спешащим ему навстречу судам.

— Ну точно, как в фильме. — нервно хмыкнул Михаил, припомнив старую комедию “Воздушные приключения” про первые авиационные гонки. Там точно так же практически у самого финиша американский пилот спас с загоревшегося самолета итальянца. Да и кто-то из участников выбыл из состязаний в результате утопления аэроплана в водах Ла Манша.

И хоть занятый спасением коллеги-пилота Михаил пропустил момент приводнения Латама, а также всю ту вакханалию, что воцарилась на спешивших к месту аварии яхтах, он впоследствии смог выстроить в уме все, что творилось вокруг, рассматривая вырезки из разных газет, которые притащили ему Алексей с Никифором. Построить и прийти в ужас, поскольку на одной из фотографий было отчетливо видно как пламя с Блерио XI раздутое воздушным потоком от винта его “Утенка” принялось облизывать алюминиевую обшивку капота его машины. Только тогда он осознал, что чуть было не потерял не только собственную жизнь, но и надежду своих друзей на осуществление всех задуманных грандиозных планов. Но это было после. А пока он, высматривая описанные организатором гонок ориентиры, преодолевал последние километры дистанции до аэродрома и молился про себя, чтобы двигатель продержался хоть еще немного.

Достигнув так называемого аэродрома, Михаил сделал над ним один круг и удостоверившись, что поле вполне приемлемо, без промедления пошел на посадку. Первоначальное удивление собравшейся публики, вызванное видом восседающего на хвосте аэроплана француза, практически мгновенно сменилось всеобщим ликованием. Обоих буквально стащили с аэроплана и на руках доставили к трибуне, где их встретил заметно озадаченный лорд Нордклифф. Чек был заготовлен только один, а предстало перед ним два пилота, к тому же прибывших на одном аэроплане.

Достигнув так называемого аэродрома, Михаил сделал над ним один круг и удостоверившись, что поле вполне приемлемо, без промедления пошел на посадку. Первоначальное удивление собравшейся публики, вызванное видом восседающего на хвосте аэроплана француза, мгновенно сменилось паникой прекрасной половины человечества и настороженными взглядами сильной. Впрочем, воцарившаяся над полем тишина мгновенно сменилась всеобщим ликованием стоило аэроплану весьма плавно опуститься на землю и

едва заметно дернувшись на паре неровностей, вскоре замереть на месте.

Обоих прибывших буквально извлекли из аэроплана и на руках доставили к трибуне, где их встретил заметно озадаченный лорд Нордклифф. Чек был заготовлен только один, а предстало перед ним два пилота, к тому же прибывших на одном аэроплане.

— Джентльмены, я безгранично рад приветствовать вас на земле благословенной Англии! Вас, первых в истории людей пересекших Английский канал на аэроплане! Ваши имена уже навсегда вошли в историю как храбрейших покорителей небес! И я с превеликим удовольствием вручу заслуженную награду победителю! Вот только помогите мне определиться, кто же из вас победитель?

— Мсье Хармсворд, безоговорочный победитель в этом состязании — настоящий русский герой и мой спаситель, мсье Буков! Когда мой аэроплан загорелся, мсье Буков, рискуя сгореть вместе со мной, подлетел вплотную к моей машине и помог перебраться к себе! Только благодаря его беспримерному мужеству и невероятным навыкам управления аэропланом я сейчас стою перед вами! Посему, я настаиваю, что единственным победителем в состязании является мсье Буков! — все еще трясущийся от обилия адреналина в крови, Блерио все же нашел в себе силы дать короткое, но емкое пояснение.

— У меня нет слов, господа! Впрочем, нет и возражений! Коли один из соперников полностью признал победу другого, мне не остается ничего иного как поздравить победителя и вручить ему чек на одну тысячу фунтов стерлингов! — расцвел в улыбке лорд и позируя многочисленным фотографам, протянул чек русскому авиатору.

Награждение, общение с прессой и фуршет затянулись на долгие два часа, и все это время Михаил переживал, как бы в его отсутствие с самолета что-нибудь не скрутили на память многочисленные зеваки, заполонившие летное поле. Лишь наличие рядом с машиной Никифора, прибывшего в Англию днем ранее, позволяло сохранять ему определенное душевное спокойствие. Тем не менее, он старался держаться как можно ближе к У-1, а позировать для фотографий соглашался исключительно на его фоне, а то и в кабине. Впрочем, до конца дня, приняв все возможные поздравления и дав десятки интервью, большей частью ранее оговоренных с Нелидовым, полностью охрипший победитель смог таки уделить внимание своей машине. Удостоверившись же, что с самолета ничего не скрутили и обслужив с помощью Никифора и уже отошедшего от недавнего шока Блерио двигатель, задолго до заказа смог вернуться обратно во Францию ибо ковать железо в плане авиации следовало именно в ней.

— Господин Потапов, что-то случилось? Почему ваш друг вернулся обратно? — стоило аэроплану вновь показаться над Кале, к осаждаемому репортерами Александру, пробился представитель Дайли Майл, уже давно успевший первым получить эксклюзивное интервью на правах представителя организатора данного перелета, стоило первым вестям из Англии достигнуть ближайшего телеграфа.

— Все в порядке, мистер Девис. Просто Михаил не только долетел до Дувра, но и вернулся обратно. У нас, знаете ли, еще очень много дел, как в самой Франции, так и в других странах континентальной Европы. А его чествование в вашей великой стране могло непозволительно затянуться. Но спешу вас успокоить. Если английская публика все так же будет рада видеть нас, мы с превеликим удовольствием прибудем в Англию сразу после окончания Большой недели авиации в Шампани, если ваши коллеги и соотечественники не передумают принимать нас к тому времени. — на несколько корявом английском, активно помогая себе жестикуляцией, принялся отбредиваться Алексей.

— О, господин Потапов! Не думаю, что в старой доброй Англии когда-либо откажутся принять людей осуществивших этот исторический перелет! Я немедленно отправляюсь на телеграф, чтобы сообщить об успешном возвращении вашего друга обратно в Кале!

Алексея осаждали ровно до тех пор, как подрагивающий на неровностях поля аэроплан не остановился и из него не выбрался пилот. Ликующая толпа, лишь немногим поредевшая за прошедшее время, буквально смела Михаила и подхватив на руки, унесла к импровизированной трибуне, требуя речь. Но и вокруг аэроплана осталось немало любопытствующих, чьи шаловливые ручонки и излишне длинные носы принялись шарить по У-1. Вот только Алексей подоспел вовремя, не дав разобрать “Утенка” на сувениры, позволив лишь своим коллегам-авиастроителям, помочь оттащить машину в ангар. Теперь-то уж, выиграв гонку за ИМЯ, они могли позволить себе похвастаться конструкцией своей машины перед понимающими людьми.

К великой удаче Алексея с Михаилом, во Франции проживало или находилось по делам немало соотечественников и потому найти переводчика на смену Никифору оказалось весьма легко. Вот сейчас, не владевший французским языком, Алексей с помощью никому неизвестного студента Киевского политехнического института — Игоря Сикорского, что сам совсем недавно вновь прибыл во Францию, дабы постигать секреты авиации, и вел конструктивную беседу с французскими коллегами. А люди-то подобрались действительно именитые: Габриэль Вуазен, Аллесандро Амброджио Анзани, Леон Левавассер, Уилберт Райт. Можно сказать — пионеры авиации и авиационного двигателестроения. И если авиаконструкторы все больше осматривали и щупали планер, то Анзани неприкрыто интересовался поведением своего детища во время полета и выспрашивал подробности проведенной с мотором модернизации.

Не менее полутора часов Михаил неотрывно общался, фотографировался, пожимал руки и поднимал бокалы, окруженный жаждущими его тела и общения тысячами людей, словно загнанный стаей волков отбившийся от стада ягненок. В то же самое время Алексей держал экзамен перед наиболее именитыми европейскими светилами в деле авиастроения. И надо сказать, что все без исключения оказались поражены показанными им глубокими познаниями в авиационном деле. А уж двадцатилетний Сикорский и вовсе смотрел на своего соотечественника, словно на сошедшего с небес святого, открывающего неразумным смертным секреты мироздания.

А потом примчался перевозбужденный Чарльз Девис и размахивая почтовым бланком с наклеенными на него полосами сообщения радиотелеграфа, во всеуслышание заявил не только о выполнении русским пилотом всех условий озвученных Альфредом Хармсвордом, лордом Нордкилффом, но и о чудесном спасении Луи Блерио, который также успел дать не один десяток интервью. В общем, приниматься за деловой разговор с вероятными будущими компаньонами оба смогли лишь спустя пару дней, когда головы наконец просветлели и выдыхаемые алкогольные пары более не сшибали собеседника с ног.

Да и клиенты к тому времени также успели созреть. Недаром же Алексей проговорился Анзани о завершении разработки ими в России двигателя собственной конструкции, что по принципу устройства походил на таковые итальянского конструктора, но являлся куда более прогрессивным, мощным и надежным. Да и Михаил успел шепнуть все еще пребывавшему в Англии Блерио, что готов поделить выигрыш на двоих и предложить французскому коллеге-авиастроителю обоюдовыгодное дело.

Взяв слово с Алессандро Анзани и на всякий случай обмолвившись, что патент на

пятицилиндровый звездообразный двигатель уже был подан в патентные бюро многих европейских стран, чем в общем и занимался Никифор, покинувший Англию на следующий день после Михаила, друзья продемонстрировали тому один из имевшихся с собой чертежей М-11, с указанием характеристик двигателя. Причем, к глубочайшему изумлению инженера, этот двигатель со слов новых знакомых существовал не только на бумаге, но также был исполнен в металле и всюду тестировался сейчас в далекой России, показывая, по словам его новых знакомых, превосходные результаты.

Даже одного взгляда на чертежи хватило Анзани, чтобы понять, насколько сильно он отстал от ранее никому неизвестных русских. То, что ему продемонстрировали, было ничем иным, как эволюцией двигателей его разработки. Именно к чему-то подобному он мог бы прийти и сам лет через шесть — восемь. Но теперь, видимо, это срок должен был значительно сократиться — не просто же так русские продемонстрировали ему результаты своих достижений.

— Поражен, господа! Удивлен, поражен и раздавлен! То, что вы мне продемонстрировали — это действительно нечто невероятное! Я смело могу заявить, что ни один из ныне существующих авиационных двигателей не может составить конкуренцию вашему творению! Такая мощность и ресурс при таком весе и габаритах — это действительно непревзойденное достижение!

— Благодарим, Алессандро. — ответил за обоих Алексей, после того как выслушал перевод от Игоря. — Но к нашему величайшему сожалению в этой бочке меда имеется и немалая ложка дегтя. Цена. — коротко пояснил он на недоуменный взгляд собеседника. — Наш двигатель, как минимум, вдвое дороже вашего детища, что поднял наш аэроплан в воздух. Если не больше. А цена, как вам известно, весьма часто оказывает влияние на выбор потенциального покупателя. — Начни мы производить их тысячами штук в год и цена могла бы весьма сильно приблизиться к подобному двигателю вашего производства, при сходном масштабе производства. Но о подобном спросе нам с вами остается только мечтать. Аэропланы только начали делать первые робкие шаги в плане коммерческого проекта и в ближайшие годы масштабы их производства во всем мире вряд ли превзойдут несколько сотен штук. Да и ресурс планера многих аэропланов, зачастую, куда скромнее, нежели ресурс нашего двигателя. Что, согласитесь, выглядит странно. Потому, если кто и будет его закупать, то исключительно вместе с планером нашего изготовления, чей ресурс также превосходит таковой у наших конкурентов в несколько раз.

— О каких конкурентах вы говорите!?! — только и смог хмыкнуть в ответ Анзани. — По сравнению с вашим У-1 все остальные аэропланы — лишь посредственные поделки! И не говорите, что это не так! Я лично смог оценить все аэропланы, что участвовали в недавнем вылете и авторитетно могу заявить — ваша машина это даже не следующая ступень эволюции аэропланов! Он на два порядка превосходит машины господина Блерио и господина Леваассера! И это есть факт, господа! Факт, от которого никуда не деться. Так что спросом ваша машина пользоваться будет. И спросом более чем солидным. Уж поверьте мне! Аэропланом, что по заслугам получил наименование “Ла Манш”, захочет владеть всякий храбрец, что отважится подняться в небо. Пусть даже за него и придется переплачивать вдвое по сравнению с машинами прочих конструкторов. Но он того, черт побери, стоит!

— Ваши бы слова, да Богу в уши. — тяжело вздохнул Михаил. — Однако, давайте на некоторое время оставим в стороне наши достижения и поговорим о ваших. Ведь именно с



двигателем произведенным на вашем заводе мы смогли поставить сей рекорд. И как мы уже говорили ранее, мы были бы не прочь стать вашими компаньонами. Причем, наш вклад не ограничится передачей прав на производство двигателя нашей конструкции. Мы также будем готовы внести в общий котел двести тысяч франков на развитие производства. — к вящей радости друзей их ставка принесла чистого дохода почти в сто шестьдесят тысяч франков. Да и украденные из банка деньги следовало легализовать как можно скорее. — К тому же, мы не собираемся брать бразды правления в свои руки. Все же мы не заводчики и не инженеры, чтобы понимать, как правильно развивать подобное производство. И попытайтесь мы провернуть нечто подобное, уже вскоре подобное предприятие будет ждать банкротство. — откровенно лукавил пришелец из будущего. Но иного выбора у них действительно не было. Им, как воздух, нужна была европейская ширма, за которой можно было бы проворачивать свои дела.

— Знаете, господа. Я никогда и ни с кем не собирался делиться своим заводом. — медленно, словно подбирая слова, произнес Анзани. — До сих пор. — добавил он спустя секунд двадцать тишины, указав на лежащие перед его глазами чертежи. — Но этот двигатель... Это нечто! И я не могу отказаться от его производства. А лицензию, я так понимаю, вы продавать не намерены? — вопросительно посмотрел он на собеседников.

— Не в ближайшие годы. — покачал головой Алексей, частично подтверждая слова итальянца. — Нам, либо нужен честный партнер, либо полное отсутствие конкурентов. Уж слишком специфичен этот рынок. Но, да вы и сами это прекрасно знаете. Потому, либо все, либо ничего...

— Тогда я выбираю все! — эмоционально махнув рукой, расплылся в улыбке Аллесандро. — И все же... Девяносто лошадиных сил! — друзья на всякий случай слегка занизили характеристики своего двигателя, поскольку не были уверены что первые экземпляры созданные на местной базе смогут показать те 115 сил, что проживали в имеющемся у них экземпляре М-11Д. — Нет, вы это понимаете, господа, девяносто лошадиных сил! Это же почти втрое больше моего модернизированного двигателя! — чуть ли не подпрыгивал на месте излишне возбужденный Анзани.

— Так ваш двигатель и меньше в два раза. — пожал плечами Алексей. — Чему тут удивляться?

— Да. Но все равно, такая мощь! — с настоящей любовью в глазах окинув взглядом чертежи, он повернулся к Алексею. — Но почему же ваш первый экземпляр, по вашим словам, выдает не более восьмидесяти сил? — по мнению отставных летчиков, излишняя предосторожность в этом деле повредить никак не могла, потому даже компаньону пока сливалась дезинформация.

— Так на то он и первый. — хмыкнул Алексей. — К тому же, у меня под рукой не имелось столь точных станков, потому мог не соблюсти все требуемые размеры. Вот и теряются на этих тысячных и сотых миллиметрах совсем не лишние силы. Вдобавок, авиационный бензин в России достать совсем непросто. Да и неизвестно какое у него октановое число.

— Это верно. Качественное топливо — это настоящий бич современной авиации. Мало того, что вырабатывают его преступно мало, так еще и очищать дополнительно приходится по несколько раз. — скривился словно от зубной боли итальянец.

— Потому то мы со своим и ездим везде. Очищали чуть ли не по капельке.

— Кстати о топливе. Я смог заметить у вас очень интересную канистру. Не подскажете,

где такую можно приобрести? Выглядит очень удобной даже со стороны.

— Как только организуем их производство, так пришлю вам десяток в подарок. — усмехнулся Алексей.

— Так это тоже ваша разработка?

— Да. И на нее мы тоже подали прошение на выдачу патента.

— Полагаю, что я готов сделать вам еще одно деловое предложение.

— А вы не упускаете своего, господин Анзани. — улыбнулся Алексей.

— Для вас просто Аллесандро, или Александр, на русский манер, как вам более удобно.

И да. Не упускаю.

— И мы тоже не упускаем, Александр. И прошу обращаться ко мне так же, по имени.

Просто Алексей. — Алексей протянул собеседнику руку, которую тот тут же пожал.

— А скажите, Алексей, у вас есть еще что-нибудь интересное, как вы это называете, в кубышке?

— Если хорошо поискать, то найдется. И немало!

— И что бы вы хотели получить в качестве взноса в общее производство с моей стороны?

— Это будет зависеть от того, что вы пожелаете производить здесь, во Франции.

— Судя по тому, что я имел счастье наблюдать... Все!

— В таком случае нашим условием будет полное устройство завода здесь и одного, точно такого же в России. И с каждой единицы изделия, произведенного в Европе мы будем получать пять процентов. Также, ознакомившись с двигателем вашей конструкции, я бы хотел предложить вам заняться производством мотоциклов.

— Вы знаете, а ведь именно с мотоциклов я и начинал! Еще три года назад собрал первый экземпляр. Но затем мир аэропланов полностью поглотил меня и я забросил это дело.

— Так значит у вас имеется опыт! Это же превосходно! Я прекрасно понимаю, почему вы заболели авиацией. Сам такой! Но это не значит, что следует отказываться от прочих начинаний. Да, авиационные двигатели — это вершина двигателестроения. Но они никогда не будут производиться в том же объеме, что автомобильные и мотоциклетные. А чем больше объем производства, к тому же у товара пользующегося хорошим спросом, тем большие прибыли получают владельцы этого самого производства. Спрос же на мотоциклы, как мне кажется, нынче весьма неплох. Что же касается авиационных двигателей, то если вы будете производить и продавать по сто пятьдесят — двести штук в год, то лично я буду просто счастлив.

**Больше книг на сайте - [Knigolub.net](http://Knigolub.net)**

— Лично я надеюсь на большее, Алексей. — оптимистично заявил Анзани.

— Если будет больше, я не обижусь. — лишь усмехнулся в ответ Алексей. — А пока не окажите ли мне честь и не ознакомите ли с моделями мотоциклов, что являются ныне наиболее востребованными во Франции, раз уж этот вопрос не является для вас чем-то новым?

Не успел схлынуть энтузиазм от перипетий первого рекордного перелета, как состоялся второй — на сей раз, на приз Французского Авиационного общества. Вообще-то данный призовой фонд очень надеялся взять Брелио, но после потери в водах Английского залива своего аэроплана он никак не успевал доделать новый на постройку которого пошли переданные ему Михаилом полтысячи фунтов стерлингов и потому очередной чек ушел в

копилку русских авиаторов. А вместе с ним в копилку ушли призовые “кубка конструкторов” за лучший планер и лучший пропеллер, обогатив друзей в конечном итоге на пятнадцать тысяч франков, которые, впрочем, смотрелись весьма бледно на фоне предыдущего выигрыша. Однако, именно это сподвигло таки Блерио принять предложения русских знакомых и теперь на мощностях его завода должны были производиться планеры не только его имени, но и прославившийся на весь мир У-1, заказы на который к тому времени перевалили за сотню, чего никак не ожидали Алексей с Михаилом и потому оказались абсолютно не готовы к такому масштабу производства. И образовавшиеся клиенты, подтверждая недавние слова Анзани, совершенно не обращали внимания на цену. А цена действительно кусалась. Ведь построен он был из материалов, что являлись весьма распространенными в России, но никак не в Европе. Потому, приходилось в срочном порядке выписывать потребную древесину, переплачивая вдвое, что за сам товар, что за срочную доставку. Однако, это все же было куда легче, чем с нуля пересчитать весь планер, учитывая характеристики местных материалов. Да и по сравнению с ценами запрашиваемыми братьями Райт за свои детища, тысяча фунтов стерлингов уже не казались чем-то из ряда вон выходящим, хоть и превышала вдвое цену Фармана. Правда, за столь солидные деньги клиент мог рассчитывать получить лишь планер, обтянутый не обработанной лаком перкалью. Двигатель же требовалось заказывать отдельно, доплачивая от трехсот до пятисот фунтов, в зависимости от выбранного производителя и модели. Но поскольку сами создатели У-1 через статьи во всевозможных журналах, газетах и интервью всегда упоминали желательность применения двигателя Анзани, именно итальянцу отошла львиная доля заказов на стальные сердца. А учитывая, что к нему потянулись и многочисленные неизвестные широкому кругу масс создатели планеров собственной разработки, весь следующий месяц Аллесандро метался, как угорелый, между поставщиками, размещая заказы на заготовки и комплектующие, так как его небольшая мастерская, гордо именуемая заводом, никак не могла поспеть с выполнением свалившихся на голову заказов.

К тому же, параллельно с выполнением заказов, имевший немало бесед со своими новыми компаньонами Анзани каждую свободную минуту своего времени проводил за чертежами и расчетами, создавая более скромный аналог русского двигателя. Все же он был не только отличным инженером, но и неплохим коммерсантом и потому сразу осознал правоту своих новых друзей — их двигатель действительно выходил слишком дорогим. И, даже, излишне мощным и надежным для данного периода развития авиации, если можно было так сказать. Здесь же и сейчас требовался более дешевый мотор, пусть и обладающий заметно худшими характеристиками. И было весьма отрадно осознавать, что по этому вопросу у него с компаньонами не было никаких разногласий.

Планер же, принесший своим создателям не только немалые деньги, но и славу, после завершения очередного рекордного полета прописался на заводе Блерио, где его аккуратно разобрали до последней речки в целях создания полного пакета рабочей документации. А Михаил с Алексеем параллельно читали лекции по аэронавтике и авиа-проектированию своим благодарным слушателям, в роли которых выступали Луи Блерио и Игорь Сикорский.

Да, они собственными руками создавали себе конкурентов. Но, что первому, что второму в будущем предстояло создавать машины воюющие на стороне Антанты, отчего уже сейчас они являлись союзниками в будущей войне. Причем, союзниками полезными. Ведь француз на долгие годы вперед становился их компаньоном и обеспечивал присутствие

аэропланов их производства на наиболее обширном европейском рынке. А Сикорский, что в известной им истории являлся наиболее именитым русским авиаконструктором времен Первой Мировой Войны, не только имел все шансы создать куда более удачные машины нежели “Илья Муромец” и С-16, но и вряд ли мог выкинуть из памяти тех, кто являлся для него по сути учителями в будущем деле всей его жизни. К тому же никто не запрещал друзьям время от времени напоминать своему протеже о данном факте, параллельно подбрасывая новые стоящие идеи.

Спешка и напряжение с налаживанием производства были страшными. Алексей за полтора месяца настолько осунулся и похудел, что видом своим напоминал узника замка Иф, разве что побритый. Михаил тоже сбросил в весе и заработал кучу порезов и мозолей. С количестве вытащенных из рук заноз можно было даже не говорить — их счет давно перешел за сотню. Но первый У-1 французской сборки поднялся в небо 10 августа 1909 года. Правда, уйти к заказчику он мог лишь после авиационной недели, должной начаться через пол месяца. А два других выполненных Анзани с учетом увиденных у русских знакомых доработок трехцилиндровых тридцатипятицильных W-образных двигателя, законченных одновременно с первым, впрочем, как и немалое количество отливок и заготовок, надежно запаковали в ящики для отправки в Россию — это был подарок итальянца своим новым друзьям наряду с мотоциклом “Фелон энд Мур”, который, по общему мнениюознакомившихся со всем ассортиментом двухколесной техники Алексея с Михаилом, выглядел уже более-менее похожим хотя бы на мопед советских времен, а не на велосипед с моторчиком, как все остальные.

Не смотря на организацию производства У-1, 22-го августа 1909 года в павильоне рядом с первым собранным во Франции экземпляром красовался доработанный с учетом полученных знаний Блерио-11, оснащенный двигателем Анзани и более легким пропеллером Шаувьер, тут же стояла “Антуанетта 5”. Рядом с этими аппаратами совсем бедно смотрелся “Демуазель”, являвшийся очередной попыткой создать успешную конструкцию Альберто Сантос-Дюмоном, прославившегося своими полетами на дирижаблях. Вот только имея схожую с У-1 конструкцию, по технологиям производства он сильно напоминал первую модель Блерио-11. Присутствовали тут и бипланы — машина братьев Райт, и схожий с ним Фарман III, и Вуазен, не говоря уже о многочисленных конструкциях, не имеющих ничего общего с аэродинамикой, зато поражающих воображение посетителей своими экстравагантными видами. В общем итоге экспозиция насчитывала 37 разных машин.

Но куда больше места в экспозиции занимали громоздкие воздушные шары и дирижабли. Эти небесные гиганты, наряду с аэропланами все еще играли весомую роль в освоении воздушного пространства и пока не собирались уступать этажеркам ни пяди неба.

С превеликим удовольствием ознакомившись со всеми представленными экспонатами и вволю наобщавшись с конструкторами, Алексей с Михаилом облегченно вздохнули — до уровня предлагаемого ими ни один из конкурентов пока не добрался и судя по представленным двигателям, у них имелась как минимум двухлетняя фора, чтобы сделать свой двигатель самым распространенным в мире. И только французский ротативный Гном Омега в полсотни лошадиных сил заставил слегка понервничать, пока они не узнали, что ресурс данного двигателя не превышал пока 35 часов, да и то на бумаге, что являлось вполне сравнимой цифрой с моторами производства Анзани, на которые ими была сделана ставка. Тем более что к зиме Анзани клятвенно обещал представить новый шестицилиндровый

двигатель, что должен был выдавать запрошенные его новыми знакомыми 60 лошадиных сил, вместо оказавшихся явно недостаточными 35-и. Тут как раз обещал пригодиться проект нового трехцилиндрового Y-образного двигателя, над которым он трудился последние месяцы до встречи с авиаторами из России.

На пятый день проведения выставки, наконец, начались столь ожидаемые многими приехавшими пилотами и конструкторами гонки. Многие, очень многие желали взять кубок Гордона Беннета и заработать деньги на постройку нового аэроплана, но успевшие стать настоящей сенсацией в авиационном мире русские не оставили никому ни малейшего шанса. Насмотревшись на показательные полеты своих конкурентов, Алексей решил держать скорость в районе девяноста — ста километров в час и в результате оторвался от ближайшего конкурента — американца Гленна Кертиса на две с половиной минуты, показав среднюю скорость на дистанции в 95 км/час.

“Эти невероятные русские!” — именно такой заголовок красовался на первой странице газеты сжимаемой под мышкой Алексеем, когда он, стоя на палубе судна идущего в Санкт-Петербург, смотрел на удаляющийся берег Франции, где их план по подготовке к грядущей войне Военно-воздушных сил Российской Империи получил свой второй существенный толчок. Первым же они считали свое появление в этом времени.

### Глава 3

#### Святая обязанность попаданца. (ЧЕРНОВИК)

Отплыв из Франции 7-го сентября, они прибыли в Санкт-Петербург 30 августа. Несмотря на год проведенный в прошлом, Алексей все еще не мог привыкнуть, что Россия живет по отличному от европейского календарю. На сей раз, дабы не сплеховать, они через оттаявшего под конец их турне консула отправили сообщение о своем триумфальном возвращении на родину.

Оба полагали, что если их и будут встречать, то относительно спокойно, можно сказать — в тесном семейном кругу. Но когда за двадцать миль до Кронштадта судно салютом из орудий поприветствовал миноносец Российского Императорского флота, они осознали, в какой переплет попали.

Сказать, что в порту от толпившегося народа некуда было упасть яблоку — значило не сказать ничего. Наверное, именно так приветствовали Юрия Гагарина на Красной площади после его исторического полета. Создавалось впечатление, что в Кронштадт съехалось все население Санкт-Петербурга, дабы поприветствовать отечественных пионеров авиации. А вконец обалдевший капитан старого французского транспорта глазами, сравнивающимися размером с окулярами его морского бинокля, взирал на стройные ряды военных моряков, вытянувшихся вдоль бортов своих кораблей и со всей возможной помпой приветствующих его потрепанное временем и беспрестанной эксплуатацией судно.

И когда на подходящем к вставшему на якорь судну катере Алексей с Михаилом готовы были увидеть самого императора всероссийского, им оттуда помахал Егор, выряженный как заправский щеголь. А с обеих сторон его поджимали Федюнин Михаил Викентьевич с Меморским Александром Михайловичем.

— Это что такое!?! — окинув взглядом забитый народом порт, поинтересовался Алексей у оставшегося на хозяйстве друга, утащив того в сторонку после горячих приветствий и поздравлений от нижегородских знакомых.

— Что такое? Что такое? — передразнил его Егор. — Вас встречают!

— Об этом я уже догадался. Но откуда столько народу? Мы же не войну выиграли и это

не парад победы!

— А вот и ошибаешься! Это настоящий парад победы! Знал бы ты, что здесь творилось, когда в газетах появились первые статьи о ваших похождениях! Хотя, лично я ничего не видел, но люди рассказывали. В общем, фурор вы произвели знатный. А после того, как вы сдали меня с потрохами нашим посольским во Франции, меня тут же выдернули из Нижнего и доставили в Санкт-Петербург. Хорошо еще, дорога была не близкая и Федюнину с Меморским поклон до земли надо бить, что подтянули меня по этикету и вообще, провели ликбез по основам поведения за время путешествия, а то бы завалился.

— А эти то двое откуда нарисовались?

— Так я сам к ним первым делом за помощью рванул, как ко мне фельдъегерь заявился с предписанием явиться пред светлы очи его императорского величества.

— Так ты что, с Николаем Вторым встречался? — пришибленно поинтересовался Алексей. Как говорится, никогда еще Штирлицы не были так близки к провалу.

— Ага. И вам, друзья мои, это тоже предстоит в скором времени. Так что, если хотите ударить в грязь лицом, внимательно слушайте Михаила Викентьевича и Александра Михайловича. Опыт на моем экспресс обучении они какой-никакой набрали, глядишь, с вами быстрее управятся.

— А мы успеем? — кинув обеспокоенный взгляд на усыпанную народом набережную, неуверенно пробормотал Михаил.

— Успеете. — отмахнулся Егор, — Высочайшего соизволения видеть ваши героические лица еще не поступало, так что, как минимум, сутки у вас имеются. Правда, я не уверен, что в течение этих суток вас оставят в покое. Сам Жуковский просто страждет пообщаться с вами, не говоря уже о его учениках и всех прочих авиаторах и авиаконструкторах России! А таких, представьте себе, уже не один десяток. Правда, с конструированием у них, пока, не очень получается. Взлететь смог только один аппарат. И то, по моему мнению, это была копия какого-то забугорного аэроплана. Во всяком случае, в журнале точно такие же мелькают регулярно.

— А нас не вскроют? — заметно побледнел Алексей, задав, пожалуй, самый животрепещущий вопрос.

— Под меня, вроде, особо не копали. — пожал плечами Егор, — Но тогда и времени было немного. Я у Никанора Акимовича завуалировано интересовался. И из того, что услышал в ответ, понял, что хоть жандармы к нему и захаживали, но так, для галочки. И раз меня до сих пор не колют в темных застенках, есть надежда, что все обойдется.

— Или решили подождать, пока соберутся все три фигуранта и накрыть всех разом. — помрачнел Алексей, не рассчитывая на то, что жандармы лишь за красивые глазки едят свой хлеб.

— И такое возможно. — не стал спорить Егор. — Но выбора-то у нас все равно нет.

— Выбор есть всегда! — поспешил не согласиться с ним друг, но продолжить свою пылкую речь не успел, будучи прерванным.

— Ну-ну. — лишь усмехнулся тот в ответ. — Топиться пойдешь, что ли? Или за кордон свалить хочешь?

— Н-да, это я не подумав, ляпнул. — принялся чесать затылок слегка оконфузившийся Алексей. Ведь здесь и сейчас помимо озвученных товарищем выходов у них действительно не было ничего иного. За исключением, конечно же, окунания с головой в волны человеческого моря источающего обожание и последующего смиренного пребывания в нем,

что бы далее ни происходило.

— Смотри, еще где-нибудь не ляпни чего подобного. — словно брюзгливый старик, проворчал в ответ Егор, — Вы теперь герои дня и ближайшие пару месяцев следить за вами будут все кому не лень. Так что следите за языком.

— Хорошо. — не стал спорить Алексей, тем более что друг был кругом прав — Но что теперь? Какой у нас план мероприятий?

— Для начала, поедem на съемную квартиру, где вы приведете себя в порядок. А завтра к 10:00 нас ожидают в Императорском Всероссийском Авиационном Клубе.

— А у нас и такой имеется? — искренне удивился вернувшийся на родину “интурист”.

— Представь себе! Это именно они выпускают журнал “Воздухоплаватель”, который и подтолкнул нас ко всем произошедшим действиям. Заправляет там великий князь Александр Михайлович. И не надо так кривиться! Я с ним уже дважды общался. И ты знаешь, он оказался довольно вменяемым человеком. Сноб, конечно, как и полагается быть великому князю. Но не дурак и не ретроград. Далеко не дурак. Я ему примерно обрисовал наше видение перспектив авиации на ближайшие годы и князь проникся. Но прежде, чем принять решение стоит ли ставить на нас, он пожелал пообщаться со всеми.

— И что ты успел ему насвистеть? — еще больше посмурнел Алексей, представив себе картину, как Егор в красках описывает раскрывшему варежку великому князю историю авиации на ближайшие сто лет.

— Примерно расписал свое видение развития, как гражданской авиации, так и военно-воздушных сил. — не стал жалеть нервную систему товарища тот. Но вдоволь налюбовавшись стеклянными глазами друга, все же соизволил смириться и уточнил. — Как мог бы видеть его, это развитие, болеющий небом начитанный и имеющий хорошее воображение мастеровой. Не забыл, кстати, и про флот добавить — князь ведь у нас из флотских будет. Целый вице-адмирал!

— Кто бы сомневался. — хмыкнул Алексей, — Чтобы великий князь и без достойного звания. Но, я надеюсь, в вашей беседе до атомных авианосцев ты не дошел?

— Не успел. И вообще, как мог, старался выдать из себя дремучего валенка в этом вопросе. Знаешь, как тяжело было издали подталкивать его к верным выводам? — усмехнулся Егор. — Но про авиаматки мы с ним держали долгий разговор, и в конечном итоге мне удалось навести его на мысль, что этот тип судов далеко не вершина эволюции авианесущего корабля.

— Палимся, Егор. Ох палимся. — только и смог, что покачать головой на откровения друга Алексей.

— А что еще нам остается делать? Зарыться, как страусам, головой в песок и ждать пока нам не дадут волшебного пенделя? Так ведь дождемся! Но тогда рыпаться будет уже слишком поздно! — слегка окрысился тот в ответ.

— Ладно, Вергилий, этот разговор мы продолжим чуть позже, а теперь веди нас вперед, к славе! — когда до пристани осталось немногим более сотни метров, махнул рукой Алексей, давая понять, что серьезный разговор прервется на некоторое время, пока они вновь не окажутся одни — без лишних ушей под боком.

— Ну смотри, Леша, ты сам это попросил. Так что потом не обижайся, когда сошедшие с ума фанаты начнут рвать тебя на сувениры.

— Не, не, не. Фанатки — это еще куда ни шло! А вот фанаты — это перебор! Ты же знаешь, я не из этих. — шутливо замахал руками тот, как бы отмахиваясь от воображаемых

фанатов.

— Да кто тебя теперь знает! Ты же сколько во Франции проторчал!? А там всякая французская любовь и все такое. — изобразив рукой в воздухе нечто непонятное, Егор в последний миг успел увернуться от оплеухи и заразительно рассмеялся. Как никак его друзья вернулись. И вернулись не просто, а непревзойденными победителями многих и многих состязаний. Так что дубы о их непростом будущем следовало отложить как раз до этого самого будущего, а здесь и сейчас искренне радоваться за всю их попаданческую компанию.

На сувениры их все же порвали. Не спас даже почетный конвой. Дорвавшиеся до желанных тел горожане, подобно озверевшим от голода гиенам, драли свою добычу на куски так, что к тому моменту как две коляски в сопровождении десятка кавалеристов прорвались на открытое пространство, все пассажиры щеголяли голыми торсами или те кому повезло — разодранными сорочками. Михаил лишился обеих туфель, Алексей же отделался потерей одной. Досталось и ехавшим во второй коляске поверенному и бывшему градоначальнику. Оба помимо одежды также лишились карманных часов и портмоне. В общем, русский народ в очередной раз показал, что он может быть страшен даже в своем ликовании.

В связи с дефицитом времени, всем троим пришлось довольствоваться уже готовыми костюмами, которые довольно споро подшили по их фигурам и потому перед взором первого Романова, с которым свела их судьба, никому из пилотов не пришлось краснеть за свой внешний вид. Федюнин и Меморский тоже были совсем не прочь пообщаться с великим князем, но в приглашении их имена отсутствовали. Потому, насколько это было возможно, подготовили “господ авиаторов” к встрече с представителем императорской фамилии.

Помимо великого князя, в его кабинете оказался статный, убеленный сединами, владелец шикарной бороды. Но основное внимание он привлекал не своей роскошной растительностью на лице, являвшейся для многих нормой в это время, а тем, что, позвякивая, скрывалось за ней. Пятерка орденов, дополнялись золотым оружием и погонями генерал-майора.

— Ваше высокопревосходительство. — первым зашедший в кабинет Егор коротко поклонился и отошел в сторону, пропуская внутрь своих друзей.

— Без чинов, господа. — произнес великий князь, выслушав третье приветствие. — Можете обращаться ко мне Александр Михайлович. А сей достойный господин, — он указал на военного, — генерал-майор Александр Матвеевич Кованько — начальник Учебного воздухоплавательного парка и, наверное, самый преданный аэронавт во всей России. Вот уже три десятка лет, как Александр Матвеевич ратует за развитие воздухоплавательной составляющей в нашей армии.

— Весьма рады знакомству, ваше превосходительство. — вновь первым поприветствовал гостя великого князя Егор, подсказывая своим менее информированным друзьям, как именно следует обращаться к человеку в звании генерал-майора.

— А уж как я рад, господа! И как уже говорил Александр Михайлович, давайте общаться без чинов. — Получив полное согласие, он тут же продолжил, — Вы даже не представляете себе, господа, какой фурор произвели ваши достижения в моем скромном управлении! Только в прошлом году мы заложили первый отечественный дирижабль и получили дозволение от Инженерного ведомства ассигновать постройку пяти аэропланов оригинальной конструкции, как новости о ваших достижениях сваливаются нам на голову, подобно снежному кому! Вы представляете, что тут началось! — видимо, припомнив нечто



не слишком лицеприятное, он покачал головой, но тут же продолжил, — Мы, искренне считающие себя пионерами авиации в Российской Империи, оказались обойдены, уж извините, никем неизвестными рабочими-самородками из Нижнего Новгорода. Я, конечно, всеми фибрами души радовался за ваши грандиозные достижения, но из-за вас, господа, весь наш отряд чуть было не лишили финансирования. Вы даже представить себе не можете, с каким трудом мне удалось отстоять средства, выделенные ранее на изыскательные и инженерно-конструкторские работы.

— Вы уж простите нас, Александр Матвеевич, мы даже и не думали, что у кого-либо могут возникнуть проблемы в связи с нашими действиями. — буквально излучая искренность всем своим видом, вступил в беседу Алексей. — Покорение воздушного океана и демонстрация возможностей нашего отечества — вот ради чего мы для начала занялись конструированием аэропланов, а потом и отправились в далекую Францию. Хотя, если быть честным до конца, то и материальная составляющая в нашей поездке играла нешуточную роль. Все же те призовые деньги, что были получены нами за достижения, сильно помогут модернизировать производство и продолжить работы над более совершенной моделью аэроплана.

— А у вас уже имеются некие наброски на новую модель? — удивился великий князь.

— Имеются, Александр Михайлович. — степенно кивнул Михаил. — Это будет более сбалансированный и управляемый аэроплан, нежели У-1. Вот только для армейских нужд он будет столь же бесполезен как У-1.

— Но почему же! Почему вы называете свой превосходный аэроплан бесполезным!? — в недоумении воскликнул Кованько.

— Я сказал, уважаемый Александр Матвеевич, что он бесполезен для военного ведомства. Наши доблестные авиаторы смогут применять его разве что в качестве машины для поддержания навыков пилотирования, поскольку он является одноместным и не позволяет даже проводить на нем обучающие полеты.

— А вы полагаете, что одноместные аэропланы военному ведомству не подходят? — удивился генерал-майор. — Сейчас ведь практически все аэропланы являются одноместными.

— Прежде чем ответить на ваш вопрос, позвольте поинтересоваться, ознакомил ли вас, Александр Михайлович с результатами его бесед с Егором Владимировичем?

— Боюсь, что не имею информации о подобных беседах.

— Да, господа. Наши с Егором Владимировичем беседы о будущем аэропланов и авиации в целом заставили меня полностью пересмотреть свое представление, о возможностях развития авиации. Именно поэтому для продолжения тех бесед, о которой вы, похоже, имеете полное представление, я пригласил наиболее сведущего в этом деле офицера российской армии. Егор Владимирович, если вас не затруднит, озвучьте, пожалуйста, те заключения к коим мы пришли совместными усилиями.

— Вы мне, несомненно, льстите, Александр Михайлович. Идеи-то большей частью были именно ваши. А я так, лишь изредка добавлял свои скромные измышления. — чуть ли не шаркнул ножкой картинно засмущавшийся Егор, отыгрывая прогиб перед великим князем.

— И, тем не менее, без ваших идей, ряд из которых стали для меня натуральным откровением я бы никогда не смог прийти к ряду выводов кажущихся теперь несомненными истинами. Поэтому прошу. Здесь тот самый документ, что мы составили по окончании

нашей последней беседы. — подвинув к краю стола лежащую перед ним папку, великий князь посмотрел на Егора.

— Если вы не возражаете, Александр Михайлович, то я позволю себе озвучить их рецензированную версию. Я тоже успел многое обдумать за прошедшие дни. К тому же, мои друзья высказали ряд свежих и вполне жизнеспособных идей.

— Что же, извольте. — удивленно кивнул великий князь. — Это будет даже интересно. Хотелось бы понять насколько наше с вами мышление сходно или различно в данном вопросе. Я ведь тоже, знаете ли, не выпускал этот вопрос из головы.

— В таком случае, с вашего дозволения начну. — устроившись поудобнее в своем кресле и отхлебнув принесенного незаметными слугами чай, Егор положил на стол свой блокнот и открыл на первой странице. — Итак. Деление авиации должно производиться на гражданскую и военную. Причем гражданская должна делиться на казенную и частную. Более подробно о ней можно будет поговорить после, но сразу скажу, что казенная часть гражданской авиации в обязательном порядке должна мобилизоваться на время войны, случить таковая. Потому в ней должно применяться такие типы аэропланов, которые при небольшой доработке способны осуществлять те же задачи, что разработанные для армии машины.

— Позвольте, а какие задачи вы видите у казенной гражданской авиации? — подался вперед Кованько. — Понимаю, что это не моя епархия, но очень хотелось бы услышать!

— Извольте. — перелистнув чуть ли не половину страниц своего блокнота, Егор дал краткие пояснения, — Прежде всего — пассажирские перевозки. Для чего будет потребен аэроплан пассажироместимостью в 10 — 12 человек, грузоподъемностью до 80 пудов и дальностью полета в 700 верст и более. Следом идут скоростные грузовые и почтовые перевозки. Для них подойдут куда более простые и легкие аэропланы грузоподъемностью в 15 — 20 пудов для одномоторного и в 35 — 45 пудов для двухмоторного аэроплана. Также, учитывая огромные территории нашей необъятной родины, авиационное картографирование, по нашему мнению, должно непременно иметь место быть. Ну и напоследок — гидропланы для наших отважных исследователей севера. Согласитесь, если на борту ледокола будет базироваться гидроплан способный вести ледовую разведку, жизнь наших ученых и моряков станет куда как легче. — Егор намеренно умолчал о сельскохозяйственной авиации, поскольку пока еще даже колесный трактор для России был невиданным чудом. До специализированной же медицинской авиации вообще было, как до Луны.

— Что же, вполне разумные мысли. — огладив усы, степенно кивнул генерал-майор. — Благодарю за объяснения. Теперь же прошу вас вернуться к авиации для армии.

— Всенепременно, Александр Матвеевич. — вернувшись в начало блокнота, Егор продолжил свое повествование. — Сперва требуется разделить авиацию для армии и авиацию для флота. Армейская авиация по нашим измышлениям должна иметь возможность проводить следующие операции: разведка, корректировка артиллерийской стрельбы, бомбардировка войск противника, бомбардировка стратегических объектов противника, уничтожение аэропланов и дирижаблей противника в воздухе, транспортировка грузов и людей. Про обучение пилотов, я уже и не говорю. В целях унификации потребных для данных задач аэропланов, мы полагаем, что для обучения, ведения ближней разведки и в качестве легкого бомбардировщика можно будет применять один тип аэропланов. Как пример, я могу указать модель У-2. Это аэроплан, над созданием которого мы принялись

работать сразу после изготовления нашего У-1. И если У-2 переделать в двухместный вариант, а также оснастить более мощным двигателем, то он идеально подойдет для озвученных целей. Правда, для этого придется пересчитывать всю конструкцию с самого начала и строить несколько образцов, чтобы добиться идеального результата. — быстро кинув взгляды на князя и генерала и не увидев на их лицах какого-либо протеста, Егор вновь склонился к блокноту. — В качестве тяжелого бомбардировщика, артиллерийского корректировщика имеющего на борту искровой аппарат связи и для проведения разведки глубоко в тылу противника, потребуется аэроплан с суммарной мощностью двигателей не менее трехсот — трехсот пятидесяти лошадиных сил и грузоподъемностью в 80 пудов.

— Способный преодолевать расстояние в 700 верст и более? — усмехнулся себе в усы Кованько, намекая на озвученную ранее модель пассажирского самолета.

— Именно так. — степенно подтвердил слова собеседника Егор. — И вооруженный, как минимум, двумя пулеметами для защиты от аэропланов противника.

— И как скоро, по вашему мнению, сможет появиться подобный аппарат? — поинтересовался великий князь, время от времени чиркающий что-то на лежащем перед ним листе.

— Техническую базу для его создания при должном финансировании можно построить за год. Непосредственно на инженерно-конструкторские работы и постройку предсерийных экземпляров потребуется до полутора лет. Так что в середине 1912-го года серийная модель уже вполне может пойти в производство. Но, помимо финансирования, понадобится помощь многих ученых и инженеров. Ни одному одиночке, каким бы гениальным он ни был, такой проект не потянуть.

— Так и вас, господа, вроде, трое. — по-доброму усмехнулся великий князь, окинув взглядом гостей.

— Так мы же не ученые и не инженеры, — развел руками Егор в ответ на откровенную подколку Романова, — а простые рабочие мужики, которые поставили себе цель в жизни и смогли ее добиться. Тем более, что многие расчеты нам помогали делать настоящие инженеры с Сормовского завода. — закашлявшись, он слегка похрипел горлом и извинившись перед оделенными властью собеседниками, подвинул свой блокнот соседу, — Михаил, будь добр, продолжи за меня. Что-то в горле запершило.

— Атака войск противника на марше и непосредственно на поле боя, должна осуществляться специально разработанным для этого аэропланом, несущим противопоульное бронирование кабины пилота и наиболее важных систем. Вооружение должно состоять из двух-четырех курсовых пулеметов и авиационных бомб общим весом в 20 — 25 пудов в случае одноместного исполнения. При наличии хвостового стрелка, количество пулеметов увеличивается до пяти штук на одну машину, а бомбовая нагрузка снижается до 10 — 15 пудов. — ведя пальцем по строкам, принял эстафету Михаил.

— Броня на аэроплане!? — казавшийся невозмутимым великий князь, откровенно выпучил глаза. — Вы полагаете, что это возможно?

— Противопоульная — вполне возможна. — кивнул Михаил, — Аэроплану-то все равно из чего состоит его нагрузка — из брони или боеприпасов. Другое дело, что на абсолютно любой аэроплан броню подвесить не получится — сразу же сместятся центры тяжести, из-за чего сильно вырастит риск аварии. Потому данный тип аэроплана изначально придется проектировать исключительно как военный, как боевой аппарат. К тому же, в случае отсутствия у противника вооруженных аэропланов, его вполне можно применять для охоты

на те же разведчики. Но только в случае отсутствия специально спроектированных для уничтожения аэропланов противника машин.

— А такие, по вашему мнению, непременно должны быть? — уточнил Кованько.

— Естественно! Кто-то же должен будет пресекать попытки противника произвести разведку или бомбардировку наших войск. Вот для этого и понадобится легкий, верткий и скоростной аэроплан. Его вооружение должно состоять из одного или двух курсовых пулеметов.

— Прямо как на флоте. — покачал головой великий князь. — Линейные корабли, крейсера и эсминцы.

— А это и есть флот, Александр Михайлович. Флот для небесного океана. И уж если продолжать аналогию, остаются еще транспорты. Грузопассажирские аэропланы могут понадобиться для снабжения своих боевых собратьев всем необходимым, для доставки провизии и боеприпасов войскам оказавшимся в окружении или на заметном удалении от доступных линий снабжения. Для вывоза раненых в тыловые госпитали, в конце-концов. Применений им можно найти великое множество. А использовать там можно мобилизованные гражданские аэропланы.

— Невероятно. — пробормотал Кованько. — Мы, военные, еще даже не задумывались о подобном, а тут, нате вам, все расписано и разложено по полочкам. Может у вас и штатные расписания уже имеются? — усмехнулся он.

— Нет, Александр Матвеевич. Чего нет, того нет. Но когда вы сможете понять, какое количество аэропланов будет потребно нашей армии, мы с удовольствием поможем вам в составлении штатов, коли мнение гражданских от пят до кончиков ушей лиц будет иметь для вас значение.

— Гражданских лиц — не будет. Ваше, милостивые господа, будет! И огромное! Кстати, а какие пулеметы вы видите возможным для установки на аэропланы? Системы “Максима”?

— С пулеметом “Максима” мы знакомы, и нам он видится излишне тяжелым. К тому же, матерчатая лента требует наличие заряжающего, а это лишнее место и вес, что неприемлемо в авиации. Посему требуется либо коренная модернизация данного пулемета с внедрением ствола охлаждающегося воздухом, а не водой и создание для него стальной пулеметной ленты, либо установка чего-либо более легкого.

— Возможно, подойдет ружье-пулемет системы Мадсена. — подумав пару секунд, предположил генерал-майор.

— К сожалению, не имею представления о таком, поэтому ничего не могу сказать. — пожал плечами Алексей.

— Достаточно легкий — можно стрелять даже с рук. С воздушным охлаждением ствола. Питание боеприпасом осуществляется из магазинов на 40 патронов, который вставляется сверху на ствольную коробку. Скорострельность около 300 выстрелов в минуту. — выдал краткую характеристику генерал-майор, зная ее прекрасно по той простой причине, что таковые ружья-пулеметы рассматривались в качестве вооружения дирижаблей, но в конечном итоге отказались от данной затеи.

— Вполне неплохо. — кивнул Алексей. — Его бы слегка усовершенствовать — повесить емкость магазина до сотни патронов и увеличить скорострельность раза в полтора. Тогда он идеально подошел бы для наших нужд. А сколько он стоит?

— Точно не скажу. Но что-то в районе полутора тысяч рублей за штуку.

— Кхм. Солидно. — вновь закашлялся Алексей, но на сей раз подавившись слюной от

шока, ведь один пулемет равнялся по цене полудюжине мотоциклов, которые правда лично он никогда не назвал бы мотоциклами в связи с общей ущербностью конструкции.

— Вот и у нас вечно такая же реакция на суммы озвучиваемые производителями на свои новейшие военные изобретения. — тяжело вздохнул великий князь.

— Прогресс требует жертв. — развел руками прокашлявшийся Алексей, сделав вид, что не заметил отнюдь не тонкой шпильки в адрес их компании, чьи самолеты также не могли похвастать скромными ценами. — Но если имеется такая возможность, я бы предпочел узнать о всех современных моделях пулеметов имеющихся в мире. Не будет ли с моей стороны наглостью попросить вас, Александр Михайлович и вас, Александр Матвеевич, опубликовать сообщение о желании воздухоплавательного парка Российской Империи произвести испытания пулеметов с питанием из отъемных обоим? — вспомнив знаменитый пулемет Льюиса, ставшего одним из символов Первой Мировой, а затем и Гражданской войн, Алексей решил попытать счастья и купить лицензию на его производство до того как в нем возникнет общемировая потребность.

— Это будет очень непросто. — постучав пальцами по столешнице, медленно произнес великий князь. — Мне потребуется получить величайшее дозволение на это.

— А если мы трое откроем оружейную фабрику и подадим подобное объявление от своего лица? Так сказать, в частном порядке.

— Это будет намного проще. — тут же кивнул Романов.

— В таком случае мы постараемся зарегистрировать подобную фабрику на свое имя.

— Вы так уверены в спросе на пулеметы, что готовы вложить в это дело немалое количество собственных средств? — вполне искренне удивился Кованько, прекрасно понимая, каких вкладов сил и средств потребует организация подобного производства при более чем скромных объемах заказов со стороны армии на подобное вооружение. Конечно, тут немалую роль играла изрядная цена пулеметов. Но даже будь они вдвое дешевле, казенные заказы вряд ли позволили бы держаться на плаву подобному производству. И только принятие на вооружение самолета, что нес бы озвученное ранее вооружение из четырех-пяти пулеметов могло бы способствовать развитию такого завода. Вот только пока в Российской Императорской Армии не значилось ни одного самолета. Вообще! Чего уж было говорить о проектах, что стали достоянием его ушей сегодня.

— Лично мы надеемся, что данная продукция никогда не пригодится. Но при этом более чем убеждены, что военные самолеты должны нести пулеметное вооружение. Однако озвученные вами цены — просто чудовищны. Так что мы все же рискнем организовать подобное производство, так сказать, на свой страх и риск, иначе вся наша задумка имеет все шансы вообще не появиться на свет.

— Со своей стороны я могу лишь пожелать вам удачи в столь грандиозных планах, господа. — благосклонно кивнул великий князь. А отчего бы было ни кивнуть, коли подданные его царственного родственника, не забираясь в карман государства, собирались способствовать техническому развитию и обороноспособности страны. — Пулеметы уже успели продемонстрировать необходимость своего нахождения в рядах наших войск. И не сильно дорогой экземпляр мог бы заинтересовать не только нас с Александром Матвеевичем, но и армию.

— Вы могли бы помочь не только словом, Александр Михайлович. — потупившись, пробормотал Алексей, собираясь порушить еще пару секунд назад гуляющую в голове Романова мысль о ратующих за отечество авиаторах, поскольку пришла, наконец, пора

клянчить деньги. — Если уж у вас имеется бюджет на разработку новых аэропланов для русской армии, не могли бы мы рассчитывать получить один из этих заказов?

— Только один? — усмехнулся великий князь. Впрочем, сделал он это опять же радушно, не выказывая и тени недовольства. — Вы же сами расписали нам с Александром Матвеевичем, сколь многих моделей потребует создаваемый с нуля воздушный флот!

— Если выделите больше, чем на один проект — мы не обидимся. — принялся строить из себя совсем уж стусевавшуюся гимназистку, случайно забредшую в мужской туалет Алексей — Со своей стороны можем гарантировать создание и постройку нового аэроплана к лету будущего года. Также вскоре мы будем готовы организовать при своем заводе авиационную школу, чтобы России не приходилось посылать господ офицеров на обучение во Францию. Причем, одновременно с обучением, они смогут проникнуться процессом создания машины и лучше понять те или иные принципы управления аэропланом. Вот только для ее организации понадобится ровное поле приличных размеров, примыкающее непосредственно к заводу.

— И каковы, по вашему мнению, должны быть размеры летного поля? — проявил профессиональный интерес Кованько, выгадывая время хозяину кабинета на подумать.

— Никак не менее трех верст в длину и сотни сажений в ширину. — тут же последовал обескураживающий ответ.

— Ого! И к чему же такие размеры? Даже поле в Воздухоплавательной школе будет меньше озвученных вами размеров! А ведь мы и баллонеты и дирижабли с него запускаем! — весьма некультурно вытаращился на собеседника генерал-майор.

— Так ведь прогресс не будет стоять на месте. — развел в ответ руками Алексей — вспомните, как выглядели первые автомобили! И как они выглядят сейчас! А ведь не прошло и пятнадцати лет! А что будет еще через десять? А через двадцать? Вот и в авиации, несомненно, пойдет развитие. Это сейчас первым легким аэропланам для взлета и посадки вполне достаточно сотни сажений. А что будет, когда аэропланы начнут полностью делать из металлов?

— Хм, вы допускаете такое возможным? — откинувшись на спинку своего кресла и скрестив пальцы на животе поинтересовался великий князь.

— Более чем, Александр Михайлович. И не просто возможным, а реальным уже сейчас. Будучи во Франции мы узнали о создании особого сплава алюминия, который по прочности лишь немногим уступает стали, но при этом сохраняет вес чистого алюминия. Его сейчас производят только в Германии и называют дюралюминий.

— И как, по вашему мнению, повлияет применение данного материала на развитие авиации?

— Я бы сказал — революционно, Александр Михайлович. Ведь сейчас в качестве обшивки, к примеру, все вынуждены применять перкаль, шпон или тонкую фанеру. Данные материалы легки и удовлетворительно выполняют возложенную на них функцию. Но дюралюминий, если мы применим его, вдобавок к тем же свойствам будет придавать куда большую жесткость и прочность всей конструкции аэроплана. В результате, несущими станут не только скелет аэроплана, который тоже можно будет набирать из дюралюминиевых труб вместо деревянных реек, но и его обшивка. А это сродни переходу от деревянных фрегатов к стальным крейсерам.

— Весьма познавательно. Признаться, я о подобном материале ничего не слышал. Вам удалось его приобрести? — мысленно соглашаясь, что подобное вполне возможно — те же

корабли в России начали строить из железа или стали чуть более полувека назад и почему бы летающим машинам не повторить подобный путь.

— К сожалению, нет. Заказать его можно только на одном заводе в Германии и добраться до него мы еще не успели. К тому же, данный материал весьма и весьма недешев, впрочем, как и алюминий. Да и работать с алюминием в России вряд ли умеет хоть один мастерской. Так что ближайшие лет десять все аэропланы все еще будут строиться из древесины и ткани. А вот потом придет эпоха дюралюминия и ему подобных материалов. Естественно, и двигатели к тому времени будут куда мощнее. Говоря по правде, мы были бы не против попытаться поработать с дюралюминием, но при цене в рубль — полтора за один килограмм пока еще не готовы к подобным тратам. Нам ведь только на всевозможные опыты потребуется не одна тонна этого материала, как в брусках, так и в листах с трубками. А мы, извините, даже из привычной древесины в настоящее время способны производить не более одного аэроплана в месяц. Вот отстроимся, разовьемся, обучим мастерской, сами наработаем опыт, тогда и можно будет замахиваться на внедрение подобных новых веяний.

— То, что у вас имеются столь грандиозные планы, меня неизменно радует. — вновь выказал свое удовлетворение от услышанного хозяин кабинета, — Но как же вы можете предлагать услуги по обучению пилотов, коли, будучи занятыми производством аэропланов, вряд ли сможете отыскать на сие свободное время?

— Как вы верно заметили несколькими минутами ранее, Александр Михайлович, нас трое. И управлять аэропланом в одинаковой мере способны мы все. — принялся защищать как следует обмозгованную всеми тремя идею Алексей. Все же помимо очередной порции денежных средств, которые имели все шансы утечь именно в их карман, не следовало забывать о знакомствах среди будущих летчиков, возможности проталкивать в армию аэропланы именно своего производства — как моделей, опыт управления которыми приобретался бы пилотами под их чутким руководством, ну и естественно — личном опыте и знаниях. Ведь мало было научить человека держать аэроплан в воздухе. Будущего военного летчика требовалось обучать воевать на аэроплане. А кроме их веселой троицы никто в мире не располагал необходимыми опытом или хотя бы теоретическими знаниями. — Сейчас, когда мы смогли заработать средства на расширение производства, мы найдем себе мастерской, и потому, как минимум, один из нас постоянно будет свободен для проведения обучения пилотов. А доказать свое мастерство в управлении аэропланами мы готовы на ближайшем авиационной выставке, что планируется в России.

— Ближайшая воздухоплавательная выставка пройдет в Киеве, в ноябре сего года. — сверившись со своими записями, произнес великий князь, — Сможете ли вы принять в ней участие?

— Несомненно. — тут же последовал четкий ответ, который попросту не мог быть иным.

— Что же, в таком случае по результатам вашего выступления на данном мероприятии и будет принято решение о выделении средств на постройку аэроплана и возможности отправки к вам господ офицеров для прохождения обучения. А теперь давайте вернемся к основной теме нашей беседы. Вы, кажется, что-то говорили про специальные аэропланы для флота?

— Да, Александр Михайлович, для флота по нашему разумению потребны следующие типы аэропланов. Первый — это летающая лодка, или аэроплан-амфибия, называйте, как вам угодно. По сути, представляет собой лодку с крыльями и хвостом. Область применения

— только разведка и перевозка одного-двух пассажиров. На большее мощности существующих двигателей не хватит. А если делать что-либо крупнее, с несколькими двигателями, то он не сможет базироваться на обычном корабле. Этот же будет вполне возможно установить на корму броненосца или крейсера и тогда эскадре не придется брать с собой авиаматки. Правда, в случае эскадренного боя уничтожение данного аэроплана почти гарантировано. Но с другой стороны — та же авиаматка в эскадренном бою сама станет легкой добычей тех же эсминцев.

— Значит, по-вашему выходит, что авиаматки совсем не нужны? — слегка прищурил глаза великий князь.

— Нужны! Еще как нужны! Только несколько в ином виде. — тут же поспешил уверить собеседника в своей белизне и пушистости по отношению к флоту Алексей.

— И что же вы предлагаете? В прошлый раз мы с вами так и не смогли прийти к какому-либо выводу.

— Никто из нас ни в коей мере не считает себя специалистом в судостроении, но после рассказа Михаила о спасении им французского пилота с загоревшегося аэроплана к нам в голову пришла идея о плавучем летном поле. Представьте себе судно с идеально ровной палубой, над которой не торчит ни труб, ни рубки, ни мачт. При условии, что оно будет длиной около 100 метров, с него смогут взлетать наземные аэропланы. Причем, для этого судно не придется останавливать для их запуска! Наоборот, чем быстрее судно будет идти в момент взлета аэроплана, тем создаст большую подъемную силу за счет встречного потока ветра!

— А если при этом развернуть судно точно против ветра, то подъемная сила станет еще больше. — задумчиво пробормотал Кованько.

— А ведь верно! — хлопнул себя по лбу Алексей, отыгрывая роль начитанного, смекалистого, но не имеющего достойного образования мастерового — А мы о таком даже и не подумали! Вот что значит гражданские. — как бы извиняясь, промямлил он.

— Да если бы у меня десятая часть офицеров были столь же гражданскими как вы, я бы пребывал на седьмом небе от счастья. — тихонько пробурчал себе под нос Кованько, чтобы не расслышали остальные, поскольку совершенно неуместно было перед гражданскими преуменьшать достоинство русских офицеров.

— Идея чрезвычайно занимательная. — вновь сделал себе несколько записей князь и жестом предложил Алексею продолжать.

— Вторым типом аэроплана нам видится воздушный миноносец. Это тот же тяжелый бомбардировщик, только вместо бомб несущий одну самоходную мину. Конечно, придется провести немалое количество опытов и пробных сбросов для выработки техники применения, а также доработать мину, дабы она не подрывалась при приводнении и не отклонялась от курса. Он же может производить бомбардировки вражеских кораблей сверхтяжелыми бронебойными бомбами, когда те стоят на якоре или у пирса.

— Летающий миноносец! — пораженно покачал головой великий князь. — И какую скорость, по вашему мнению, он сможет развивать?

— Поскольку никаких расчетов еще не проводилось, я не возьмусь что-либо утверждать, но полагаю, что на сто верст в час можно будет рассчитывать. — едва заметно поджал плечами Алексей.

— В сколь же удивительные времена мы живем, господа! — покачал головой Александр Михайлович. — А что еще вы могли бы предложить?...



В отличие от общения с великим князем, встреча с Николаем Вторым прошла не столь конструктивно, хотя по-царски пышно и помпезно. Всех троих “похлопали по плечу”, облагодетельствовали совместной фотосессией, дозволили развлечь себя историей чудесного спасения Луи Блерио и на сладкое выдали в качестве презента десять тысяч рублей из личных средств императора, да по золотым часам инкрустированным драгоценными камнями. И если Алексей, Егор и Михаил после данного визита чувствовали одну лишь усталость, как физическую, так и моральную, то Федюнин и Меморский, обделенные монаршими подарками, но никак не вниманием, натурально пребывали на седьмом небе от счастья.

Зато куда большее удовольствие пилоты получили от общения с Николаем Егоровичем Жуковским и его учениками — Борисом Юрьевым, Андреем Туполевым и Борисом Стечкиным, примчавшимися в столицу из Москвы специально для встречи с первыми русскими авиаторами. Этот воистину великий человек, узнав, что лавры первенства взяли простые русские мужики, не имевшие инженерного образования, был поражен до глубины души. Узнав же, что в процессе создания своего аэроплана они проштудировали все его труды в области аэродинамики и применяли выведенные им формулы при расчетах планера, президент Московского математического общества, никого не стесняясь, прослезился. Разговор у них состоялся более чем долгий, причем, время от времени, профессор забывался и переходил на столь математический язык, что даже его ученики начинали терять нить рассуждений. Но когда он вновь переходил на человеческий язык, беседа вспыхивала с новой силой. В конечном итоге, к обоюдному согласию договорились о тесном сотрудничестве в деле развития аэронавтики. Жуковский обещал расшибиться в лепешку, но выбить финансирование на постройку аэродинамической трубы в Московском высшем техническом училище, где он преподавал. Его ученики горели желанием помочь при создании нового планера. А Егор, Михаил и Алексей потирали от удовольствия руки, ведь им не пришлось искать людей для конструкторского бюро, без которого о создании чего-либо крупнее У-2 нечего было и мечтать. Все необходимые специалисты сами вышли на них и буквально навязали свои услуги. Один только Туполев чего стоил! Правда, сперва ему требовалось доучиться и набраться необходимого опыта.

Но не только более чем полезные связи и знакомства стали результатами данной встречи. Жуковский уговорил новых знакомых провести показательные полеты в Москве, обещая собрать чуть ли не все население старой столицы на это мероприятие. И даже намек на некоторую материальную потребность для создания очередного аэроплана он воспринял вполне нормально. В результате, после проведения показательных полетов в Санкт-Петербурге, за которые удалось получить еще пятнадцать тысяч рублей составивших их долю с продажи билетов, друзья на четыре дня застряли в Москве, заработав всего за час полета еще двадцать пять тысяч — немыслимые деньги даже по меркам ведущих звезд эстрады. Причем, как и обещал профессор, народу посмотреть на чудо современной техники собралось видимо-невидимо. Все двадцать пять тысяч платных мест были раскуплены за два дня, но и за границами Центрального Московского Ипподрома с которого и производились полеты за неимением другого ровного поля требуемых размеров, яблоку некуда было упасть.

Двухдневные же выступления в Киеве также произвели натуральный фурор на всех собравшихся. В том числе на тех немногих, кто специально приехал из столицы вновь посмотреть на прогремевший на всю Европу русский У-1. Ведь одно дело — это слышать, что он весьма неплох, а другое дело — видеть своими глазами, особенно, если до этого была

возможность оценить машины наиболее именитым мировых авиаторов. Будучи единственным летающим аэропланом на выставке, он легко затмил, как воздушные шары, так и баллонеты. А вот Егора с Михаилом куда больше заинтересовал самый настоящий вертолет, представленный их хорошим знакомым — Сикорским, Игорем Ивановичем. Выглядело детище молодого человека, как несуразный предок вертолетов конструкции Камова, за счет сосной схемы винтов и пока не могло поднимать в воздух ничего кроме собственного веса. Но даже такой успех на заре рождения моторной авиации показался обоим немислимым, особенно если они помнили, что первые действительно серийные вертолеты начали производить только в самом конце Второй Мировой Войны. А коли было принято решение всецело развивать авиацию России, Алексей убедил Игоря, что, не смотря на неудачу, каковой считал свое творение сам конструктор, тому ни в коем случае не следует оставлять направление геликоптеров. Что, впрочем, не должно было мешать молодому дарованию заниматься конструированием аэропланов.

Сразу же предлагать ему место одного из инженеров на их зарождающемся заводе, Алексей не стал, дабы не перехвалить Сикорского, но торжественно пообещал оказывать всю посильную помощь, будь такая понадобится, для создания очередной летающей машины. В общем, расстались они хоть и скоро, но чуть ли ни лучшими друзьями.

На этом же мероприятии они свели знакомство с человеком, что имел неплохие шансы оказать солидное влияние на развитие отечественно авиации, а точнее двигателестроение, если бы многочисленные попытки доказать военному ведомству возможность отечественной промышленности производить двигатели ничуть не хуже нежели французы или англичане, не привели в конечном итоге к трагедии. Слишком сильно Теодор Калеп увлекся идеей, так сказать, импортозамещения, отдавая всего себя любимому делу, что в конечном итоге закончилось воспалением легких, полученным при очередной демонстрации своих творений, и скоропостижной смертью конструктора.

Но все это осталось там, в другой реальности, ведь в отличие от мало что сведущих в авиации офицеров инженерного управления, на сей раз его собеседниками стали знающие и понимающие люди. И что было весьма немаловажно, эти люди имели все возможности поспособствовать Калепу с получением лицензии на производство авиационного двигателя. Не просто же так они стали компаньонами Анзани. И если в истории, что уже не должна была повториться, директор и совладелец завода “Мотор” сделал ставку на ротативный двигатель “Гном”, ныне ему предстояло развивать линейку звездообразных двигателей имевших итальянские корни.

Любому, обладающему достаточной информацией, могло показаться странным желание первых авиаторов России продвигать не свой 3-5, а менее мощный и не столь технически совершенный двигатель. Но только на первый взгляд. А вот копнув поглубже, можно было понять, что на первых порах отечественная авиация нуждалась как раз в менее продвинутом двигателе, нежели имелся в закромах пришедших из будущего пилотов. Да к тому же технологическая цепочка создания двигателей Анзани уже была в некоторой степени отработана. И после ряда изменений, внесенных благодаря информации полученной от русских компаньонов, моторы итальянского конструктора должны были совершить гигантский шаг вперед в плане надежности и долговечности. Во всяком случае, первые три цилиндра прошедших азотирование в растворе электролита, для чего пришлось потратить изрядные средства на модернизацию одной небольшой химической лаборатории во Франции, благо занимавшийся восстановлением двигателей Алексей хорошо запомнил все

стадии процесса и применяемые материалы, продержались почти вдвое дольше прежнего. Обещали помочь в этом процессе и абсолютно новая схема работы клапанов, слизанная один в один с М-11, а также новый карбюратор. И уж чего греха таить — немалую роль в этом деле играла цена конечного изделия. А двигатель Анзани, как ни крути, первоначально выходил куда дешевле. Хотя расчетная цена полного жизненного цикла М-11 была значительно ниже. Но тут в пользу потомка принесшего им столько побед двигателя говорила еще и пресловутая унификация. Ведь именно на базе этого двигателя Анзани взялся создать мотор для мотоцикла, что при масштабном производстве позволяло сэкономить весьма немалые средства. Причем как при постройке этого самого производства, так и при последующем производстве стальных сердец как колесной, так и крылатой техники. Ну и некоторая взаимозаменяемость деталей всегда была не лишней в деле ремонта машин. Особенно во время войны.

А в начале декабря, когда в сарае, все еще бывшим основным производственным помещением завода “Пегас”, начали обтягивать перкалью местного производства планер двухместного варианта их “Утенка”, получившего наименование У-1бис, от генерал-майора Кованько пришло приглашение навеститься в столицу.

Зимний Санкт-Петербург 1909 года выглядел необычайно нарядным для глаза пришельца из будущего, привыкшего к черному от копоты снегу, снежно-грязевой жижи, хлюпающей под ногами и расплзающимся от соли ботинкам. Здесь же по укатанным тысячами саней улицам и проспектам было невероятно приятно просто прогуливаться, дыша чистым, не загаженным, не смотря на десятки тысяч дымящих труб, морозным воздухом. Вдвойне приятно это было делать, осознавая тот факт, что благодаря беседе, проведенной в сентябре с великим князем, им выделили аж двадцать пять тысяч рублей на проектирование и постройку аэроплана для нужд военного ведомства, что, впрочем, было вдвое меньше цены еще совсем недавно запрашиваемой Райтами за один своей “Флаер”. Причем Александр Матвеевич искренне просил не оплошать, беспрестанно кривясь, когда приводил в пример проекты, предоставленные пятью предыдущими конкурсантами из числа офицеров Воздухоплавательной школы. Из пяти машин, закончены оказались только две, но одна развалилась при первом же пробеге, а вторая хоть и бегала по земле довольно резво, никак не желала взлетать. И хоть штабс-капитан Шабский не терял надежды довести свое детище до ума, даже по предоставленной фотографии Алексей понял, что подняться в небо подобной самоделке было не суждено, потому как, имея вместо крыльев нечто схожее с листами шифера, о полетах нечего было и мечтать. Прародитель же конвертоплана, не удосужился даже выкатки из ангара по причине отсутствия двигателя. Просматривая, ради интереса, переданные Кованько рисунки, схемы и фотографии, Алексей искренне недоумевал, куда там можно было растратить почти сто тысяч рублей. Даже с учетом казнокрадства, которым Российская Императорская армия буквально фонтанировала, не добиться хоть какого-либо результата, потратив такую уйму денег — это надо было действительно постараться.

Вспомнив же об отлаженной системе откатов, Алексей слегка поморщился. Не смотря на озвученную генерал-майором сумму, непосредственно в его руки попали только двадцать тысяч. Остальные же разошлись по сторонам в процессе, так сказать, согласования. Конечно, имелся шанс получить на работы все двадцать пять, вот только их выдача рисковала затянуться на неопределенное время, вплоть до нескольких лет. Во время беседы Александр Матвеевич, кривясь и буквально плюясь, поведал о подобной практике ведения

дел и дал несколько стоящих советов, которые позволили получить хотя бы большую часть суммы, а не половину, как случалось не раз.

— Не поверите, Алексей Михайлович. — грустно усмехнулся тогда Кованько. — Мне стало по-настоящему страшно за дело, коему я посвятил всю свою жизнь, когда вы назвали воздухоплавательные войска военно-воздушным флотом. Ведь на деньги, которые ежегодно разворовываются у нас при строительстве кораблей, можно было бы профинансировать весь наш воздухоплавательный парк на десять лет вперед.

— В таком случае, пусть будут военно-воздушные силы. Сокращенно ВВС. - полушутя предложил ему тогда Алексей, — Дабы не перенимать от флота его застарелые болячки.

И хоть отчитаться в конечном итоге надо было за все деньги, как полученные, так и прилипшие к рукам чиновников в погонах, Алексей остался вполне доволен. Списать пять тысяч не представлялось серьезной проблемой — та же фиктивная авария или поломка двигателя, коих у них имелось куда больше нежели готовых планеров, легко могли покрыть эти деньги, особенно если в конечном итоге они обязывались предоставить на суд комиссии вполне неплохой самолет. Вопрос оставался в том, стоило ли уже засвечивать поликарповский У-2 или на первых порах можно было отделаться У-1бис, тем более, что кроме них троих его пока никто не видел. А то, что внешним видом он весьма напоминал их первую модель, можно было списать на требования такой науки, как аэродинамика, диктующей свои правила всем авиаконструкторам. К тому же, делясь деньгами, он вполне прозрачно намекнул на подобную возможность и получил вполне одобрительный кивок от самого Кованько.

Вся эта котовасия с заключением контракта на конструирование аэроплана и получение денег затянулась на две недели, которые Алексею пришлось безвылазно провести в столице империи. Вот только сидеть в четырех стенах снятых апартаментов, в его планы никак не входило и потому после первой же беседы с Александром Матвеевичем, он занялся смежным вопросом, сваленным дорогими друзьями на его плечи — анализом перспектив организации собственного автомобильного производства в России.

К чести оставшегося в Нижнем Новгороде Егора стоило сказать, что и себе он нашел, чем заняться помимо доводки до ума их нового аэроплана, на который планировалось устанавливать новый, появившийся на свет на пол года раньше благодаря их вмешательству, шестицилиндровый двигатель Анзани, выдававший уже вполне солидные 66 лошадиных сил при объеме в 8,8 литров. С помощью и при посредничестве Меморского он вел переговоры с городской думой о приобретении необходимого участка земли и кирпича с принадлежащего городу кирпичного завода для устройства первого в России авиационного завода, что оказалось более чем непростой задачей. Ведь и земли и действительно хороший кирпич, по сравнению с которым поделки многочисленных частных производителей выглядели корявыми каменюками, помимо солидной цены могли похвастать огромным спросом со стороны многочисленных прочих страждущих. Нижний Новгород постоянно рос, требуя, как новых территорий, так и строительного материала, потому без помощи столько уважаемого в городе человека, ему совершенно точно ничего не светило бы.

Тем не менее, и того и другого наскрести удалось. Правда, на совсем небольшой заводик. Но данный факт несколько не расстроил авиатора. Все равно здесь, в Нижнем Новгороде, они впоследствии планировали оставить лишь производство экспериментальных аппаратов, намереваясь устроить полноценный завод куда ближе к западным границам империи, когда заказы пойдут на десятки и сотни. Впрочем, этот факт несколько не мешал

Егору заниматься активным сманиванием с Сормовского судостроительного и Канавинского металлического будущих сотрудников, которым в любом случае должно было найтись немало работы.

Параллельно со своими друзьями всюду занимался зарождением их будущей промышленной империи Михаил. В компании с Никифором и Михаилом Викентьевичем он уже как месяц квартировал в Риге, оформляя разрешение на открытие оружейной фабрики и завода по выделке мотоциклов, поскольку от Алессандро Анзани вместе с новейшим двигателем, наконец, пришел пакет с доработанными чертежами модели мотоцикла, над которым они совместно работали во Франции несколько месяцев и уже в феврале должной появиться в продаже в Европе.

Тогда, знакомясь с результатами безумств европейских гениев, Михаил лишь кривил губы да мысленно плевался, рассматривая всевозможные варианты на тему “сверхнеудобный велосипед с моторчиком”, где, зачастую, вместо цепи использовалась ременная передача. Естественно, имея возможность сравнивать далеких предков двухколесных железных коней с тем, что он мог лицезреть в своем времени, было немудрено, что данные подделки многочисленных заводиков, чьи имена вообще не сохранились в истории, вызывали у него столь отрицательные эмоции. Но для людей своего времени даже такие каракатицы являлись показателями технического прогресса. Не был исключением и Анзани, ведь его прежние творения были, по сути, такими же. Но когда на бумагу начали ложиться, сперва, эскизы, а после и грубые чертежи некогда привезенного с войны домой еще дедом Михаила трофейного немецкого БМВ Р-35, итальянец только и смог, что впасть в очередной экстаз. И было с чего! По сравнению с тем, что сейчас бегало по дорогам многих стран мира, машина, нарисованная его русским компаньоном и другом, выглядела, как царственный лебедь, среди уток.

Да, этот мотоцикл не был лучшим из тех, что применялись в вермахте. К тому же, карданная передача вместо цепи требовала дополнительных затрат на производство, увеличивая количество сложных деталей. Но ведь никто не запрещал заменить кардан на цепь, что собственно Михаил и сделал на своих рисунках, оставив от немецкого оригинала лишь внешний вид, да одноцилиндровый двигатель, что, казалось, упирался верхней частью цилиндра в изящный каплевидный бензобак.

Естественно, в целях упрощения и удешевления производства штампованная рама менялась на сварную трубную, сохраняя при этом общую форму Р-35, в качестве цилиндра для двигателя брался уже отработанный Анзани с авиационного двигателя, только несколько укороченный, где посредством добавления вставки на головку цилиндра одновременно еще больше уменьшался рабочий объем и давалась возможность применения куда более дешевого бензина, нежели авиационного. Ведь обладавшее меньшим октановым числом топливо попросту не успевало полностью сгореть в цилиндре авиационного двигателя и всюду вырывалось из выхлопной трубы, грозя при этом устроить пожар. Да и ставить на сравнительно легкий мотоцикл одноцилиндровый двигатель объемом в 1,46 литра означало подвергнуть будущего владельца изощренной пытке — столь сильными были бы колебания всей неуравновешенной конструкции. А вот 750 кубиков и выдаваемых ими 9 лошадиных сил, с учетом монтажа на противоположную сторону вала балансира для компенсации сил инерции действующих по оси цилиндра, оказались отличной золотой серединой между достаточным комфортом и мощностью, обеспечивая наряду с подрессоренными рулевой вилкой и подрессоренным же мягким кожаным сиденьем комфорт, что прежде даже не мог

сниться мотоциклистам, ощущавшим своей спиной и тем что пониже все неровности дорог. А неровностей, надо сказать, хватало даже в европейских столицах, что уж было говорить про Россию с ее двумя вечными бедами. Учитывая же более толстую чугунную охлаждающую рубашку цилиндра и сокращение максимального числа оборотов двигателя, срок его эксплуатации, по сравнению с авиационным предком, обещал увеличиться в разы, гарантируя владельцу, как минимум, 25000 километров пробега. Но только с обязательным обслуживанием на специализированной станции каждые 1000 километров! Все же откровенно плохое топливо и не сильно далеко ушедшее от него машинное масло весьма негативно сказывались на ресурсах абсолютно всех двигателей, начиная от мотоциклетных и заканчивая корабельными.

И пусть в конечном итоге машина получалась куда более дорогой, нежели ее многочисленные конкуренты, имя создателей, хромированный шильдик “Ла-Манш” обрамленный орлиными крыльями на боках фальшпанелей бензобака и обязательный атрибут в виде комплекта из кожаного реглана, шлема, краг и очков, что в точности повторял одежду Михаила во время его рекордного полета, обещали сделать эту машину мечтой всех мальчишек, а также поспособствовать ее появлению в гаражах тех мальчишек, что уже выросли и могли себе позволить потратить деньги на куда более серьезные игрушки. Одним словом, подобно русскому аэроплану, данный мотоцикл позиционировался на рынке, как люксовая модель, которая, впрочем, при должном желании могла оказаться по карману и обычному покупателю подобной техники. Но только в будущем! Когда начнется конвейерное производство, устройство которого обещало влететь в копейчку. Вот чтобы максимально возможно сократить первоначальные инвестиции, Михаил и находился в Риге.

Казалось бы — Рига, город, в случае начала войны с Германской империей превращавшийся едва ли не в прифронтовой, для тех, кто точно знал о ее скором начале, являлся худшим из всех возможных вариантов. На первый взгляд. А вот на второй — именно Рига, превосходя в этом даже Санкт-Петербург, могла похвастать наличием абсолютно всех смежных заводов потребных для организации производства двигателей внутреннего сгорания и колесной моторной техники. Так РБВЗ имел все возможности снабжать будущий завод рессорами, пружинами и отливками крупных деталей двигателей, КПП и шасси. Филиал шведского SKF подряжался изготовить любые потребные клиенту подшипники. Наличие производства немецкого концерна Сименс позволяло не сильно беспокоиться о потребностях в электрической начинке будущей техники. Тот же “Мотор” имел все возможности стать подрядчиком в деле обработки отливок, нарезания шестеренок и сборки двигателей с коробками передач. А “Проводник” вообще не видел для себя проблемы полностью покрыть потребности будущего завода во всех резинотехнических изделиях, включая покрышки. Да и к наиболее массовому рынку сбыта Рига находилась, что называется, ближе некуда.

При этом квалификация мастеровых была на уровне лучших заводов столицы и Москвы, а заработные платы заметно меньше, что вкупе с минимизацией затрат на логистику и масштабы конвейерного производства должно было дать тот положительный финансовый результат, который позволял бы находиться вне конкуренции даже на фоне ведущих европейских производителей. А с началом войны именно тут, совсем недалеко от фронта, можно было производить ремонт, как техники, так и вооружения, не тратя месяцы на перевозки по всей России и тем самым хоть немного разгружая железнодорожные пути, на которых с началом войны непременно должен был настать натуральный коллапс.

Естественно, все эти приятные плюсы могли быть нивелированы одним удачным наступлением германской армии. Но на то здесь и собирались устроить заводы по производству самого современного и совершенного вооружения, дабы уже в самом начале войны дать по носу кайзеровским воякам ранее, как и все прочие, не имевшим дела с организованной боевой авиацией и бронетанковой техникой.

Да-да! Именно бронетанковой! Но все это было делом будущего, а пока один из родителей российской авиации мотался по многочисленным заводам, оценивая их производственные возможности, и стараясь уяснить для себя, окажется ли достаточно их производственных мощностей для удовлетворения будущего спроса самых современных в России производств.

И это опять же выделяло из общего списка пока еще пребывающие в умах устроителей будущие заводы — они, в отличие от того же Руссо-Балта, не собирались производить все потребное собственными силами, тратя солидные средства на строительство и содержание небольших производств тех же подшипников, рессор, литейного производства, и прочее, и прочее. Нет, прекрасно зная, как пойдет будущее развитие автомобилестроения в мире и в течение многих лет наблюдая за постоянно убыточным АВТОВАЗом, друзья, сами того не зная, решили следовать американской школе производства, где уже сейчас всю практиковалось приобретение автомобилестроительными заводами всевозможных узлов и агрегатов у специализирующихся на их изготовлении производств, так что десятки моделей американских автомобилей могли иметь абсолютно одинаковые двигатели, коробки переключения передач и мосты с рессорами.

Все эти начинания, помимо приложения собственных моральных и физических сил, требовали крупных финансовых вливаний, так что более половины денег якобы привезенных после вояжа по Европе, а по факту оставшихся после проведенной экспроприации, уже разошлись по рукам производителей станков, как отечественных, так и европейских, новгородских купцов и заводчиков, а также в казну Нижнего Новгорода. И по предварительным расчетам, для последующего развития или хотя бы функционирования одного только авиастроительного завода требовалось вложить не менее двухсот тысяч рублей, если к началу Первой Мировой войны они хотели быть готовыми покрыть хотя бы минимальные потребности армии в подобной технике. А ведь еще в многочисленных планах находились вооружение, авто-и бронетехника, без которых о вступлении в войну не хотелось даже и думать. Потому, добавив к проспектам “автосалонов” собранным еще летом при пути во Францию, новые рекламные буклеты, Алексей с головой погрузился в изучение и анализ развития автопрома.

Первое, чему изрядно удивился гость из будущего, оказалось обилие производителей, проталкивавших свои автомобили на российский рынок. Причем, из более чем сотни наименований, он смог узнать всего пять: Форд, Мерседес, Опель, Рено и Фиат. Все остальные, судя по тому, что до будущего не дожили даже упоминания о подобных компаниях, канули в лету, так и не добившись хоть какого-либо признания, или оказались поглощены своими более бойкими конкурентами.

Разложив по разным папкам предложения от прошедших испытание временем производителей, он вернулся к трем, заинтересовавшим его более остальных — “Руссо-Балт”, “Лесснер”, “Экипажная фабрика Фрезе и Ко” гласили наименования на рекламных буклетах, под которыми неизвестный художник изобразил шикарные легковые автомобили и утилитарные тупомордые грузовички. И если о “Руссо-Балте” с его автомобилями класса

люкс, он еще что-то слышал в свое время, то о компаниях “Лесснер” и “Фрезе и Ко” предлагавших солидное разнообразие грузовиков, автобусов и недорогих по сравнению с Руссо-Балтом легковушек, он не знал ничего. А ведь рекламные буклеты первого утверждали, что это были автомобили собранные исключительно из отечественных компонентов. Мосты, двигатели, коробки передач — все было собственной разработки и производства фабрики “Лесснер”. Второй же отечественный производитель хвастался созданием первого отечественного автомобиля еще в 1896 году.

— Интересно, интересно. Это что же у нас за самородки выискались, что отечественные двигатели и коробки клепают? — пробормотал себе под нос Алексей. — Или они просто-напросто, выкупили патенты у европейских компаний? Уж больно предлагаемые к продаже модели похожи на те же Мерседесы. Особенно у “Лесснера”. А если судить по картинкам, так вообще являются одним и тем же. Только технические характеристики слегка разнятся.

С печальным вздохом отложив в сторону Руссо-Балт, как детище состоявшихся миллионеров не терпящих конкурентов, да вдобавок ориентированное исключительно на очень богатый и потому очень узкий круг клиентов, Алексей, после непродолжительного раздумывания, отправил туда же папку с данными по немецкому автопроизводителю — все же скорая война быстро поставит крест на данном проекте. И будет еще неплохо, если завистливые конкуренты не попытаются обвинить в работе на противника через своих лоббистов в правительстве. А в том, что такие вскоре появятся, он не сомневался. Все, что могло принести деньги, завсегда притягивало к себе внимание денежных мешков, очень ревностно относившихся к каждому рублю прошедшему мимо их кармана. А то, что совсем скоро производство удачных моделей аэропланов начнет приносить неплохие прибыли, он знал прекрасно.

В конечном итоге, оставив перед собой всего две папки с информацией по отечественным производителям, он подкинул монетку, чтобы не мучиться вопросом к кому идти первым. Выпала решка, а значит завтра его путь лежал на Пироговскую набережную и только потом в Эртелев переулок к господину Фрезе.

— Как прикажете о вас доложить? — выглядевший идеально секретарь, смерил Алексея оценивающим взглядом и решив для себя, что посетитель выглядит вполне на уровне, удостоил его едва заметной улыбкой.

— Потапов, Алексей Михайлович. Совладелец завода “Пегас” и первый авиатор Российской Империи. — в очередной раз шиканул он полученным из уст самого императора неофициальным званием, не смотря на то, что к тому времени, как они попали на страницы газет, трое русских летчиков уже получили во Французском Авиационном клубе паспорта летчиков. Вот только прославиться они не успели — Алексей с Михаилом оказались шустрее, потому и пожинали все лавры первопроходцев.

— Всенепременно, господин Потапов. — тут же склонил голову молодой человек, явно узнав Алексея. Скрывшись в кабинете директора и совладельца фабрики на какие-то секунды, он вскоре распахнул массивную дубовую дверь и склонив голову предложил гостю проследовать внутрь.

— Очень! Очень рад познакомиться с вами, господин Потапов! — выскочивший из-за стола Луцкий подошел к нежданному гостю и довольно энергично пожал протянутую руку, — Луцкий, Борис Григорьевич.

— Потапов, Алексей Михайлович. — представился в свою очередь гость.

— Прошу вас, располагайтесь. — указав рукой на стулья стоявшие напротив стола,



хозяин кабинета повернулся к секретарю, — Игнат, прошу принести нам чаю и все необходимое. Или вы предпочтете что-либо покрепче? — вновь обратился он к Алексею.

— Чай будет в самый раз. — улыбнулся тот в ответ.

— Вот и замечательно! Игнат, ты все слышал. И прими, наконец, пальто у господина Потапова.

Забрав у посетителя подбитое мехом пальто и шапку, секретарь тут же испарился.

— Чем обязан вашему визиту, господин Потапов? — уместившись за своим рабочим местом, поинтересовался Луцкий.

— Прошу вас, Алексей Михайлович, если можно.

— В таком случае и вы обращайтесь ко мне Борис Григорьевич.

— Почту за честь, Борис Григорьевич. — слегка склонил голову гость.

— Это для меня честь, Алексей Михайлович! Нас, простых инженеров, в России уже пруд пруди, а вот людей по праву заслуживших звание авиационных инженеров, да еще покоровших небо на аэропланах собственной конструкции — считанные единицы. И все эти единицы — вы и ваши друзья. Честно скажу, воодушевившись вашими рекордными полетами я и сам решил испытать себя в деле проектирования аэропланов.

— Вот как!? И каковы результаты? — Алексею даже не пришлось изображать участие, поскольку данная тема действительно была интересна ему.

— Боюсь, что помимо большого желания, в настоящее время у меня имеются только наброски двигателя для будущего аэроплана. — не смог обрадовать его каким-либо откровением Луцкий.

— Что же, весьма рад за вас, Борис Григорьевич, и желаю всяческих успехов в данном начинании. И если вам понадобится помощь при проектировании планера, можете обращаться за советом напрямую ко мне. Не знаю, смогу ли оказать достаточную помощь, все же мы сами в настоящий момент экспериментируем с новыми планерами, в поисках наиболее оптимального решения, но непременно отвечу вам. — не смотря на слова одного из первых отечественных автопроизводителей о засилии инженеров в России, толковых людей на самом деле было не так уж и много, а потому хорошими знакомствами с подобными специалистами пренебрегать отнюдь не стоило.

— Что же, это очень щедрое предложение с вашей стороны, Алексей Михайлович. И если у меня возникнет подобная необходимость, я с превеликим удовольствием воспользуюсь им. За те три десятка лет, что я занимаюсь проектированием двигателей, автомобилей и станков, я понял одну простую вещь — все знать невозможно. Непременно нужны сведущие коллеги и помощники. О! А вот и чай! — появление секретаря с подносом прервало их начавшуюся беседу на пару минут, пока оба, отпустив Игната, не сделали пару глотков невероятно ароматного чая. Причем если Луцкий пил вприкуску с сахаром, кусочки которого заполняли сахарницу с горкой, то Алексей, выбрав кусочек поменьше, растворил его в своей чашке.

— Так выходит вкуснее. — пояснил он на удивленный взгляд хозяина кабинета. — Доказано опытным путем!

— Даже так? — усмехнулся Луцкий и последовал примеру Алексея. — А ведь действительно, неплохо!

Отдав должное чаю и слегка отогревшись Алексей поставил свою чашку на блюдечко, и дождавшись, когда собеседник сделает то же самое, продолжил прерванный разговор — Вы, наверное, задаетесь вопросом, с какой целью я посетил вас?

— Конечно. Не каждый день, знаете ли, у меня такие гости. Да и сам я все больше бываю в Германии, нежели в России. Вот, приехал на Рождество, а загляни вы летом или осенью, то точно не застали бы меня.

— В таком случае, мне невероятно повезло. — улыбнулся Алексей. — Я ведь тоже из Нижнего Новгорода нечасто выбираюсь. Прибыл в Санкт-Петербург по приглашению Инженерного ведомства и решил посетить несколько заинтересовавших меня персон и компаний.

— Инженерное ведомство? — вычленил главное Луцкий. — Надо ли понимать, что вы получили заказ на свои аэропланы от казны?

— К сожалению, пока нет. Но я очень надеюсь, что вскоре мы сможем поставить свои аэропланы воздухоплавательным войскам.

— Бог вам в помощь. — несколько не кривя душой, пожелал ему успехов Луцкий. — К сожалению, у меня так и не вышло привести прогресс в нашу армию. Сколько я автомобилей ни предлагал, сколько ни доказывал, что будущее именно за моторизованной армией, ничего добиться так и не удалось. Пришлось даже свернуть все автомобильное производство, чтобы не терять более деньги. Все же старые генералы все еще мыслят старыми истинами. А в них автомобилю места нет.

— Неужто, все настолько плохо? — Алексей конечно знал, что количество автомобилей в России в разы уступает таковому во Франции, Англии или Германии, однако, не мог предположить, что столь перспективное и прогрессивное производство окажется убыточным.

— Вы даже не представляете, Алексей Михайлович! Что я им только ни предлагал! Грузовики разной грузоподъемности, штабные автобусы и легковые автомобили. Даже вездеход с приводом на все колеса! Но и тот не смог пробиться через бюрократические препоны, хотя оказал хорошее впечатление на комиссию. Как мне было сказано — Ваше творение стоит двадцать пять тысяч рублей, а добрая лошадь всего сто.

— Значит, все дело именно в цене машины?

— В большинстве случаев так оно и есть. Ведь из-за нашей чудной акцизной системы, привезти автомобиль из-за границы становится едва ли не дешевле, чем купить отечественный. Чего я только ни делал для удешевления своих автомобилей! Везде где только можно ввел штамповку, спроектировал двигатель с отдельными цилиндрами, а не блоком как у прочих, разработал собственное сцепление и коробку переключения передач, чтобы не выплачивать патентные платежи Рено. Но в конечном итоге машина все равно получается никак не дешевле европейских. К тому же, свой отпечаток наложило наше вечное преклонение перед всем европейским. А ведь мои машины вот уже пять лет успешно служат и в почтовом ведомстве и в пожарных частях. Но, произведя за почти десять лет всего сотню автомобилей, я опустил руки. По всей видимости, не готов еще наш народ отойти от сохи и лопаты.

— Ваша правда, Борис Григорьевич. Пока большая часть населения не сможет думать о чем-либо еще кроме хлеба насущного, не видать нам развития автомобильного транспорта. И меня как человека связанного с техникой сей факт неимоверно печалит. Я ведь потому к вам и наведалься, что в будущем году мы собираемся открыть мотоциклетный завод и задумывались о производстве на его мощностях автомобилей. А тут вы описываете насколько все на самом деле печально.

— Мотоциклетный завод? Весьма интересно! У вас имеется мотоцикл собственной

конструкции?

— Я бы сказал — совместной. Будучи во Франции, мы сошлись с весьма талантливым молодым человеком — Алессандро Анзани, двигатель чьего производства и поднял наш планер в небо. Человеком он оказался ни разу не заносчивым и здравомыслящим. В результате мы на паритетных началах организовали фирму по производству мотоциклов, тем более опыт в данном деле у него уже имелся. И, судя по его брызжущим оптимизмом письмам, разработанная нами совместно конструкция станет настоящим хитом. Вот, будущей весной мы уже узнаем, все ли мы рассчитали правильно, и ждет ли нас очередной успех.

— Что же, московский “ДУКС” вполне неплохо зарабатывает на велосипедах и мотоциклах, и коли ваша модель окажется успешной в Европе и по цене не будет отличаться от главных конкурентов, успех вам гарантирован. И тот факт, что мотоцикл европейской разработки, только сыграет вам на руку. В этом вы, несомненно, угадали. А что касается производства автомобилей, то слишком многое даже мне приходилось ввозить из Европы. Смотрите сами, Алексей Михайлович. Подшипники — из Франции, стартер и вся электрика — из Германии, карбюраторы оттуда же. Вроде, кажется, что это немного, но как заплатишь все положенные пошлины, так прослезисься.

— Но неужели вы более не смогли найти способов, как еще можно было бы удешевить производство автомобиля?

— Увы. — развел руками Луцкий. — Лишь увеличение производства в сотни, если ни тысячи раз могло бы способствовать удешевлению отечественных автомобилей. Но сие абсолютно невозможно.

— Весьма печально слышать подобное. — тяжело вздохнул Алексей. — Но, я полагаю, мы все же рискнем. И раз уж мне не привелось увидеть ваши автомобили, не согласитесь ли вы уступить нам ряд ваших патентов?

— Почему бы и нет? — тут же приободрился Луцкий. — Что именно вас заинтересовало?

— Честно говоря, я пока не могу сказать. Сперва, хотелось бы посмотреть на готовые, так сказать, агрегаты. И на сами автомобили, если они у вас еще остались.

— Конечно! Кто бы стал выкидывать технику, в которую вложено столько сил и средств!?

Экскурсия по заводу затянулась на целый день. Причем в далеком будущем Алексея никто бы не пустил на порог цеха, где в настоящее время разворачивали производство новых торпед. Все же режимный объект, с какой стороны ни посмотри. Здесь же они не только облазали и обнюхали всю оставшуюся невостребованной технику и многочисленные станки, но также Борис Григорьевич ознакомил своего гостя с прочей продукцией фабрики “Лесснер” и милостиво разрешил пообщаться со своими работниками, выставив всего лишь одно условие — не сманивать кадры. А сманивать действительно было кого. Не менее пяти токарей можно было хоть сейчас ставить на производство авиадвигателей. Именно по итогам данных бесед завод “Лесснер” впоследствии получил заказ на производство 3-5 по заявкам завода “Пегас”. Но это будет после, а пока, закончив с экскурсией и отобедав в неплохом трактире, они с комфортом разместились в апартаментах Луцкого и за бокалом коньяка вели неспешный торг.

Многое из увиденного на фабрике приглянулось Алексею. Еще больше он хотел бы перетащить на их пока еще не построенный завод. Но, во-первых, Луцкий не был

единоличным хозяином завода и не мог принимать подобных решений, а во-вторых, освободившегося после прекращения производства автомобилей оборудования, осталось не так уж много. Большую часть станков им удалось переделать под новые нужды. Но три прессы и два неплохих фрезеровочных станка Луцкий пообещал уступить своему новому знакомому по рыночной цене. Все же подобное оборудование под ногами не валялось, и за бесценок продать его никто бы не согласился. Вот и Борис Григорьевич не стал терять шанс, как сбавить ставшее лишним оборудование, так и заработать для фабрики деньги. Алексей же смог без ожидания получить проверенное в работе оборудование за деньги много меньшие чем стоили новые станки. Луцкий еще предлагал поставить оборудование для небольшой теплоэлектростанции, но Алексей отказался, сославшись на заказ подобного оборудования у Сормовского завода.

Еще через день, Алексей сидел уже в кабинете Фрезе Петра Алексеевича — директора-распорядителя на фабрике его же имени. Как и Луцкий этот отечественный автопроизводитель тоже не пылал энтузиазмом — оказалось, что автомобили собственной конструкции фабрика прекратила выпускать еще в прошлом году и последний год занималась лишь изготовлением кузовов для импортных шасси и сборкой в небольших количествах мотоциклов собственной конструкции, но с бельгийскими двигателями. И в отличие от Луцкого, все еще пылавшего жадной новых открытий, Фрезе больше напоминал уставшего от всего старика. Экскурсия по фабрике тоже не принесла ожидаемых результатов — каретная мастерская, таковой и осталась, разве что увеличилась в размерах, да обзавелась десятком станков. Единственным положительным моментом, на который обратил внимание Алексей, было многостороннее развитие рабочих. За то время что фабрика занималась сборкой автомобилей, им пришлось иметь дело с десятками моделей зарубежных производителей, так что в качестве механиков они были вполне на уровне. Но не более того. К тому же, как оказалось, на фабрику всюю нацелился Русско-Балтийский Вагоностроительный Завод, которому требовались как помещение, так и профессиональные мастера, чтобы обслуживать Руссо-Балты столичных покупателей и совладельцы фабрики оказались не прочь расстаться со столь ненадежным предприятием. Видимо, данное решение было одним из основных факторов окончательно подкосивших волю Петра Алексеевича к дальнейшей работе.

— Остаются Рено, Фиат и Лесснер. — Алексей придвинул поближе к себе три раскрытые папки. — Фиат и Рено. Прошое и будущее оставшегося далеко во времени родного АвтоВАЗа. Кого же из вас лучше всего привлечь для работы? — размышляя вслух, он по-новой принялся перебирать рекламные буклеты и вырезки из журнала “Автомобиль”. — Н-да, тут без тщательного осмотра и анализа не разберешься. — почесав затылок, он собрал все три отложенные папки и убрав их в портфель, сладко потянулся. Три дня проведенные в пути вот-вот должны были закончиться прибытием на Московский вокзал Нижнего Новгорода.

Друзья, паразиты, долго ржали, когда на вечернем собрании, состоявшемся по случаю его возвращения, Алексей выложил отобранные папки на стол.

— Видно, это судьба! — отсмеявшись и утирая выкатившуюся слезу, Михаил ткнул пальцем в папку, на обложке которой было аккуратно выведено FIAT. — Вот только завод будем строить подальше от Самары, а то вдруг там действительно место проклятое! — Последовавший очередной взрыв безудержного хохота вынудил всех присутствующих “уйти на технический перерыв” и отдать должное свежесваренному чаю с остывшей выпечкой. —

Миша, а почему ты выбрал Фиат? — вновь заняв свое место, Егор раскрыл папку с данными по Рено и углубился в ее изучение.

— А потому что я учитывал не только технические, но также политические и экономические аспекты вопроса.

— Ну ка, ну ка. Поподробнее, пожалуйста. — откинувшись на спинку стула, Алексей сцепил в замок руки, уместив их на животе.

— Извольте, господа. — хмыкнул Михаил. — Скажите мне, пожалуйста, какая страна в настоящее время является главным кредитором Российской Империи?

— Не имею ни малейшего понятия. — пожал плечами Егор.

— Я тоже в этот вопрос пока что не вдавался. — поддакнул ему Алексей.

— А зря! Так вот, мои не слишком любопытные друзья. Уже несколько десятков лет основным кредитором России является Франция. Причем, речь уже сейчас идет о таких баснословных суммах, что у меня язык не поворачивается их озвучить. Одним словом, речь идет о миллиардах рублей. Местных золотых, а не наших будущих фантиков!

— Кхм. Однако! — подавился от осознания названной суммы Егор.

— Вот тебе и однако. Так что сами должны понимать, у кого в нашем правительстве наиболее мохнатая лапа для лоббирования своих интересов. К тому же, когда начнется война, все французские предприятия будут нацелены на покрытие потребностей своей армии и случись какая надобность, мы от них не получим ничего. Или получим, но когда это будет уже слишком поздно. К тому же, именно французский авиационный двигатель Гном станет нашим основным конкурентом в ближайшие годы. И только тот факт, что наши двигатели там будет производить уже обзаведшийся не без нашей помощи именем Анзани, позволяет нам хоть как-то присутствовать на европейском рынке в будущем. Так что по моему скромному мнению, если с кем и стоит обмениваться лицензиями, так это с Фиатом. Но, сперва, конечно, надо будет решить вопросы с нашим соотечественником. Деньги он запросил хоть и не малые, но и не большие. Пятнадцать тысяч за привилегию на коробку передач — это вполне по-божески. Пусть она ему и вовсе не нужна теперь. Однако то, что для него — пройденный этап. Не совсем удачный этап, надо заметить. Для нас — шаг в будущее и сохранение изрядного количества времени. Плохо только, что ты от двигателей отказался. Мы то сами точно не сможем спроектировать даже простейший. Образование не то. — развел руками Михаил

— А вы знаете, — ткнул надкушенной сдобой в сторону друзей Алексей, — я ведь не просто так отказался от привилегий на двигатели. И дело тут было даже не в деньгах. Хотя после всех произведенных вложений, мы вновь остались едва ли не с пустыми карманами. Понимаете, двигатели его конструкции — это уже пройденный этап. Прошлое. Слишком громоздкие, слишком прожорливые, слишком слабые. Сами понимаете — проектировать новый автомобиль со старым двигателем — это все равно, что выбрасывать деньги на ветер. К тому же, если вы все позабыли, я напому, что единые блоки цилиндров спроектировали не просто так. Не ради мучений с их отливками и последующей обработкой. Ведь куда легче отлить отдельно каждый цилиндр и потом воткнуть его в корпус картера. Однако именно этот шаг не позволит заниматься конвейерным производством. Ну что, вспомнили почему?

— Давай, колись уже, всезнайка. — лишь хмыкнул в ответ на полный превосходства взгляд товарища Егор.

— Эх вы, темнота. Лета не знаете. — показательно удрученно вздохнул Михаил. — Да потому что настраивать ход поршней в двигателях с отдельно отлитыми цилиндрами — это

из разряда ювелирной работы. Каждый! Я повторяю — каждый такой двигатель будет уникальным. Так что о ремонтпригодности, особенно в полевых условиях, особенно весьма посредственно подготовленными кадрами, нечего даже и мечтать. А вот в одинаковых блоках цилиндров поршни всегда будут настроены ходить одинаково. Так что нам следует либо ограничиться выпуском аналогов инвалидок с одноцилиндровым мотоциклетным двигателем Анзани. Но, как по мне, такие машины не будут пользоваться спросом. Машина ведь сейчас это не средство передвижения — а статусная вещь! Ну и о каком статусе можно говорить при передвижении на инвалидке? Потому, если мы хотим создать достойный автомобиль, нам следует ориентироваться на современный четырехцилиндровый двигатель выполненный единым блоком.

— И тогда мы попадем в ту же яму, в которой уже сейчас сидит “Руссо-Балт”. - продолжил за друга Алексей. — Ты ведь сам навещал их завод и видел, что действительно массовым производством там даже не пахнет.

— Да какой там завод. — лишь отмахнулся в ответ Михаил. — Название одно. А на деле — пара цехов в полтысячи квадратных метров, где каждый делает все подряд. Как при артельном производстве, честное слово. В результате, работников много, а производят мало — вот и стоят их машины под семь тысяч рублей. Там ведь, как минимум, треть, если не половина цены — это зарплата мастеровых и инженеров. Хотя, конструкция, стоит отметить — действительно неубиваемая и с изрядным запасом прочности. Даже не верится, что изначально создавалась для Бельгии, а не для нашей родины. Но из-за этого и сильно перетяжеленная. Шутка ли — легковушка весит, как Газель!

— А что предлагаешь ты? — кивнул Алексею внимательно слушавший друзей Егор.

— Прежде чем я отвечу, давайте зададимся одним вопросом. А какой вообще должна быть пусть не идеальная, но приемлемая машина для России? Сейчас ведь у нас в основном по дорогам бегают иномарки. И я сильно сомневаюсь, что создававшие их люди, ориентировались на решение вопроса живучести их творений в условиях нашего родного бездорожья. А значит и нам не надо стараться пытаться выпрыгнуть из штанов, чтобы создать лучшее. Нам нужно нарастить производственные мощности к войне, включая опытные кадры и отработать конструкцию, для чего нужен действительно масштабный сбыт. Потому, машина должна стать бестселлером не только в России, но и Европе, как послевоенные Ситроен CV или Фольксваген Жук. Нам нужна машина для массового потребителя!

— То есть дешевая. — загнул первый палец Егор.

— Я бы сказал — недорогая. — поспешил уточнить Михаил. — Дешевая машина сейчас котироваться не будет, ни у нас, ни в Европе. А вот недорогая — это совсем другое дело.

— Ладно, маркетолог, — хмыкнул Егор, с трудом сдержавшись от добавления к данному другу званию слова на букву “х”, - пусть будет недорогая.

— Проходимая. — тут же поспешил добавить Алексей. — Но при этом не полноприводная, ибо недорогая.

— Значит с приводом на заднюю ось и блокировкой дифференциала? — вопросительно взглянул на того Михаил.

— С осью это ты угадал. — кивнул тот в ответ, — А вот с дифференциалом — не совсем. Подожди, сейчас объясню. — поднял он руку, прерывая готового разродиться очередной фразой друга, — Нам ведь по сути дифференциал и не нужен.

— Как это? — слегка опешил успевший загнуть второй палец Егор.

— Вообще! — ни разу не внес ясности Алексей. Впрочем, тут же поспешил продолжить свою мысль. — Сами посудите: дорог с твердым покрытием сейчас раз, два и обчелся, так что резину поджевывать на поворотах если и будет, то самую малость; двигатели нельзя назвать высокооборотными, а значит, коробки вполне хватит для уменьшения количества передаваемых непосредственно на колеса оборотов; ну и экономия за счет упрощения конструкции. Кстати, сюда же можно приписать увеличение надежности конструкции за счет уменьшения количества движущихся частей.

— Вспомнил! — неожиданно прищелкнул пальцами Егор. — Товарищи, да мы же с вами сейчас изобретаем велосипед!

— Ну ка, ну ка. — аж придвинулся вперед Михаил, — Колись, чего ты там такого вспомнил.

— НАМИ-1. - абсолютно непонятно произнес Егор. Впрочем, название института для дружащих с техникой мужиков говорило о том, что их товарищ находится на верном пути. — Первый советский легковой автомобиль оригинальной конструкции!

— А если поподробнее?

— Хребтовая рама в виде трубы, причем едва ли не простой водопроводной, что вместе с задней осью и блоком из двигателя с КПП создает основу автомобиля, а также играющей одновременно роль защитного кожуха для карданного вала и реактивной тяги; двухцилиндровый двигатель воздушного охлаждения с отдельными цилиндрами взятыми от авиационного двигателя; отличная проходимость из-за отсутствия дифференциала и малого веса, а также достаточно вместительный четырехместный салон. Впрочем, багажника у нее вроде не было.

— Циклокар. — слегка скривился Алексей. — Многие их предлагают к продаже. Но, как правильно ранее заметил Михаил, дешевые машины, а циклокары, судя по всему, считаются сейчас некими аналогами инвалидов нашего времени, современное общество не прельщают, потому и спрос на них низкий.

— Да, я тоже о них слышал краем уха. — согласно кивнул Егор, — И тут нам придется поработать, чтобы отделить автомобили с мотоциклетными двигателями от автомобилей с двигателями воздушного охлаждения.

— Авиационного типа. — тут же добавил Михаил. — Двигатели воздушного охлаждения авиационного типа! Сейчас ведь общество грезит авиацией и аэропланами, так почему бы нам не сыграть на этом? Грамотная рекламная компания, несколько рекордов в небе и, хорошо бы, на земле и золотой ключик вполне может оказаться в нашем кармане. Реклама, как известно, двигатель торговли. А хорошая реклама может поспособствовать продаже даже полного кхм... Ну вы меня поняли. Тем более, что совсем уж отстой мы производить точно не планируем.

— И по-хорошему было бы неплохо хотя бы по некоторым частям и агрегатам унифицировать мотоцикл с легковушкой. Колеса, подшипники, части двигателя — те же цилиндры, к примеру. И производственную линию для мотоциклов устраивать так, чтобы при минимальной переделке, а еще лучше, всего лишь перенастройке, на ней возможно было запустить сборку шасси подобных автомобилей. Даже будет лучше чередовать. Например, одну неделю собираем только мотоциклы, вторую неделю — только автомобили. В результате и количество производимой продукции не будет сильно великим — все же, считай, по полугоду на каждый вид техники получится, и завод простаивать не будет.

— Хм. Идея неплохая. Надо будет все хорошенько обдумать и разведать, сколько вообще

в странах Европы продается автомобилей, чтобы понять, на что мы можем рассчитывать и можем ли рассчитывать хоть на что-нибудь вообще. Все же печальные истории наших предшественников в этом деле не настраивают на хороший лад.

— Тут ты прав. Но да продолжим. В-третьих, она должна быть простой в производстве и эксплуатации. А также ремонтпригодной даже в условиях наличия одной деревенской кузницы. Потому электрику, за исключением генератора, монтировать только по отдельному запросу при заказе кузова. Кстати, кузова предлагаю отдать на откуп какой-нибудь доживающей свой век каретной мастерской. Они там в этом деле куда более нас смыслят. Ну или самим производить только два типа кузовов — кабриолет с брезентовым верхом и пикап, как наиболее недорогие. Кстати, кузова опять же можно заказывать у каретников, только изначально обговорить с ними процесс массового производства абсолютно одинаковых изделий. Чтобы любой кузов можно было установить на любое из изготовленных шасси.

— А еще нам придется отказаться от привычных приборов управления. Дорогие они. Хотя, тахометр я все же оставил бы. А то совсем без приборов будет тяжело. Разве что по рокоту двигателя определять, стоит ли переключать передачу. Но это будет совсем издевательство над людьми.

— Посмотрим. В любом случае, время у нас еще в достатке, по причине отсутствия денег на полноценный завод, да и с кондачка решать тут точно не стоит. Тем более в приоритете у нас всегда будут самолеты, а все остальное пойдет по остаточному признаку. И в связи с этим возникает очередной вопрос. Что там у нас насчет госсубсидий?

— А вы знаете, можно сказать удачно. — похлопал по своему портфелю Алексей, — И приняли хорошо и поговорили. Не стали сразу в шею гнать.

— Посидели за стопочкой чая? — стукнул пальцем по горлу Михаил.

— Не без этого.

— И как?

— А вот так! — расплывшись в улыбке, он выложил на стол пачки с ассигнациями.

— Да неужто!? Вот так просто? — изумился Михаил. — И сколько здесь?

— Осталось двенадцать тысяч. — мгновенно отчитался Алексей.

— Осталось? — взвесив банковские упаковки в руке, вопросительно выгнул бровь Егор.

— Ага. На восемь тысяч я у Лесснера станков закупил. Точнее, закупил на семь с половиной. Но еще полтысячи пришлось отдать за доставку из столицы к нам, в Нижний. Их кстати в первых числах января должны привезти.

— А с чего же нам вообще такая щедрость вышла?

— Во-первых — у них, похоже, имеется сверху приказ на подобные опытно-конструкторские работы. Во-вторых — пилят бюджет. В-третьих — с нашей доли уже отчекрыжили пять тысяч себе в карман. А до этого профукали еще сотню тысяч на бредни всяких самоделкинов. Не поверите, там господа офицеры собрались, покумекали, да и решили строить аэропланы собственными силами, кто во что горазд. В результате — как в анекдоте. Строили самолет, а получился все равно паровоз.

— Все действительно так плохо?

— Скажем так. Было креативно. Посудите сами: летающий комбайн, который почему-то не летает, и пятилопастной конвертоплан с толкающим винтом, которые даже с места сдвинуться не смогли. Также была летающая шиферная крыша и нечто отдаленно похожее на аэроплан, развалившийся еще при пробежке. В конечном итоге все оказалось слишком



некрасиво — деньги потратили, а результата ноль целых хрен десятых. А тут нарисовались мы — такие умные и красивые. Вот вояки и решили спасти свои шкурки наверняка. Может, кто и планировал скопировать какой-нибудь европейский аэроплан, но Кованько после нашего разговора стукнул кулаком по столу и рявкнул, что ему нужны настоящие аэропланы, а не летающие тряпки.

— Неплохое желание. — хмыкнул Егор, закончивший пересчет наличности.

— Я тоже так подумал и даже согласился с его доводами, что лучше здесь и сейчас получить на руки двадцать тысяч, чем годами ждать все полагающееся.

— Ну, тут все как у нас. Хорошо и сытно хотят жить все. — вновь хмыкнул Егор. — Но отчитаться мы должны будем за все двадцать пять. Я прав?

— Абсолютно.

— Ну и правильно сделал, что согласился! — вставил свои пять копеек Михаил. — Деньги хорошие, нам как раз на электростанцию хватит, да еще останется! Так что молодца! Не зря скатался.

— Деньги это хорошо, но как мы их будем списывать и что предоставим в качестве результата наших трудов? — поинтересовался Егор, чтобы заранее понимать к чему и как следует готовиться.

— Со списанием я разберусь. — отмахнулся от того Алексей. — Тут все подряд такой процент брака на все что сложнее гвоздя гонят, что миллионы можно списывать, никто не подкопается. А что касается результата — зря мы что ли наш У-1 до двухместного варианта дорабатывали? Вот пусть им и довольствуются! А нашего старичка пока попридержим. Нечего форсировать авиастроительную гонку. К тому же, даже наш первый агрегат получился на славу. Летает! И всяко лучше этих наборов тряпок и жердочек!

Глава 4

Реклама — двигатель торговли. (ЧЕРНОВИК)

Наступивший 1910 год от Рождества Христова обещал стать более чем богатым на события, поскольку с каждым годом авиация делала огромный шаг вперед, что подразумевало под собой работу на износ всех, кто был связан с конструированием и производством аэропланов. Если, конечно, этот человек или группа лиц желали утвердиться на вершине Олимпа зарождающейся авиационной промышленности. Ведь многочисленные конкуренты не спали, изобретая, дорабатывая и демонстрируя свои конструкции из месяца в месяц.

Не теряли времени даром и трое оказавшихся волей судьбы в прошлом друзьями. Все еще не располагая достойными производственными мощностями, или даже относительно комфортным жилищем, они, продолжая ютиться в том же доме и сарае, уже к марту смогли выкатить на всеобщее обозрение целых три аэроплана, что являлись мечтой многих начинающих авиаторов, и чьи одноместные аналоги в количестве полусотни штук уже всюду завоевывали небо Франции, Англии и Италии — Блерио с Анзани весьма споро взялись за работу, благо количество заказов лишь росло день ото дня, перевалив к настоящему моменту цифру в две сотни аэропланов. Правда, не все они являлись копиями У-1. Пусть не сразу, но несколько доработанный Блерио-11 снабженный более мощным двигателем, все же смог преодолеть Английский канал, обеспечив себе достойный спрос, в том числе благодаря куда более демократичной цене. Но пускать иностранцев на российский рынок друзья не желали, потому, демонстрационные машины оказались вылизаны от винта до кончика хвоста. Ведь, как ни крути, а именно казна на ближайшие годы, если не десятилетия, должна была стать

основным заказчиком пока еще не существующего производства. Дело оставалось за “малым” — доказать облеченным властью принимать решения жизненную необходимость не просто закупки десятка или сотни аэропланов для русской армии и флота, а создания военно-воздушных сил не номинально, а реально существующих и способных оказывать значительное влияние на ход боевых действий. И не добившись интереса военных уже сейчас, о развитии производства, а значит и нового рода войск, нечего было и мечтать, что, естественно, ни в коей мере не устраивало взваливших на свои плечи задачу изменения хода истории друзей.

Загрузив на железнодорожные платформы натуральные деревянные контейнеры, содержащие разобранные на части аэропланы, Егор с Михаилом в сопровождении Никифора отправились в Санкт-Петербург, а оставшийся на хозяйстве Алексей разрывался между стройкой завода, заказом потребного оборудования, приглядом за нанятой еще в прошлом году артелью плотников, без которых они точно не успели бы создать за столь короткий срок целых три новых планера и переманиванием мастеровых для будущей механической мастерской, благо заведенное с Тринклером знакомство и его неприкрытая заинтересованность в продемонстрированных некогда станках, позволило получить первые аналоги местной выделки. Уж он то сразу смог рассмотреть всю выгоду применения станков с электродвигателями в деле точной обработки металлов. И если на его заводе вводить подобную, весьма дорогостоящую, новинку посчитали излишним расточительством, благо старые приводимые в действие кожаными ремнями от общего вала станки исправно справлялись с работой, то новые знакомые и строящийся ими завод, позволили действительно гениальному инженеру продемонстрировать свой талант. И награда не заставила себя ждать. Причем речь шла вовсе не о деньгах, хотя и они оказались не лишними. Но куда больше материальных ценностей его обрадовала новая работа по прямому, так сказать, профилю. Да, пусть авиационный двигатель, чертежи которого были предоставлены Густаву Васильевичу, работал от воспламенения топлива искрой, а не путем сжатия, все равно проект захлестнул инженера двигателялиста с головой. То, что своими собственными силами они ни за что не смогли бы произвести аналог М-11, друзья даже не сомневались, потому и возложили данную, действительно трудную, задачу на плечи сведущего в данном деле человека, с которым свела их судьба. И даже взяли у Сормовского завода в аренду один цех, где под чутким руководством того же Тринклера, благо от основного места работы было рукой подать, сперва монтировались а после и начали проходить испытания новые станки, а также трансформатор, генератор и питавший все это дело дизельный двигатель изготовленный буквально в соседнем цеху.

Да, все это влетело в копеечку для заказчиков. Да, никто не снимал с Тринклера его прямые обязанности по основному месту работы, и потому время для нового начинания приходилось красть у отдыха и даже сна. Да, приходилось буквально охотиться за слесарями, токарями и инструментальщиками, чьи руки действительно можно было назвать золотыми. Но сдвигающееся потихоньку с мертвой точки дело того стоило. Правда, чтобы оно не затухло еще в самом начале, а продолжало набирать обороты, требовалось очередное срочное денежное вливание и уж конечно заказы. Все же на одном голом энтузиазме построить столь необходимое стране производство, нечего было и мечтать. Пусть не через год и не через два, но в конечном итоге оно бы непременно зачахло. И вот чтобы этого не произошло, отправившимся в столицу пилотам предстояло продемонстрировать свой товар во всей красе.

У-1бис, переданный вместе с конструкторской документацией и бухгалтерским отчетом генерал-майору Кованько, произвел на военных более чем благоприятное впечатление. По сравнению с копией французского биплана “Фарман-Соммер” построенного за зиму штабс-капитаном Агаповым, он выглядел да и летал на порядок лучше. В первую же неделю оставшийся в Воздухоплавательной школе Егор не только по несколько раз поднимал в воздух всех имеющихся пилотов и обучал их особенностям управления данного аэроплана, но и проводил ликбез среди механиков по основам обслуживания, как планера, так и двигателя. И с каждым днем аппетит военных авиаторов и механиков лишь рос и рос, обещая Егору ну очень беспокойный месяц — именно на столько, по согласованию с Кованько, он согласился задержаться в гостях у школы в ожидании начала авиационных состязаний, по итогам проведения которых должен был решиться вопрос о приобретении казной двух оставшихся аэропланов. К его счастью, в России, к моменту их прибытия в столицу, насчитывалось всего восемь офицеров отучившихся во Франции и имевших опыт управления аэропланом, но даже получасовой ежедневный полет с каждым из них требовал немало сил и отменного здоровья. Все же март месяц не отличался излишне высокой температурой. Именно в это время Егор ввел моду на белый шелковый шарф, как обязательную экипировку любого летчика, помимо уже успевших стать хитом кожаного реглана и шлема, щеголять в которых считал обязательным для себя каждый владелец авто-и мототехники, не говоря уже о самих летчиках. К тому же, заставляя каждого из своих учеников беспрерывно вертеть головой в воздухе, дабы приучить их постоянно отслеживать воздушную обстановку, он наглядно, на примере штабс-капитана Голубова, забывшего в один из дней свой шарф и в результате вернувшегося из полета с натертой до крови шеи, доказал, что шарф необходим не только для защиты от простуды. Тогда же, собрав воедино, как положительные, так и отрицательные отзывы всех восьми летчиков, продемонстрировал генерал-майору, что представленный ими аэроплан хоть и являлся лучшим, что когда-либо кто-либо из них подымал в небо, все же мог применяться исключительно как учебный или разведывательный, но не более того. Однако, поскольку концепция будущих ВВС все еще находилась в стадии формирования, подобная модель была признана более чем пригодной для освоения армией.

Единственным крупным недочетом У-1бис с 66-сильным двигателем являлась его цена. Пятнадцать тысяч рублей — именно в такую сумму друзья оценили каждый свой аэроплан, в то время как даже с учетом таможенных сборов и доставки изрядно модернизированный Блерио-11, снабженный 35-сильным двигателем Анзани, предлагался за восемь. А как повелось с древнейших времен, чиновники военного ведомства зачастую старались не вникать в технические тонкости и смотрели исключительно на цены, так что у генерал-майора Кованько, даже не смотря на его полную поддержку со стороны великого князя Александра Михайловича, ближайшие несколько месяцев тоже обещали быть исключительно напряженными.

Тем временем, пока Алексей весь в мыле носился по Нижнему Новгороду, а Егор гостил у армейских, Михаил с Никифором пронесли галопом по Европам. К сожалению, еще далеко не все поданные заявления на выдачу патентов были рассмотрены, но даже те немногие, что оказались удостоены положительного ответа обещали принести в карман солидные средства. Ну и прикрыть натуральный промышленный шпионаж. Куда уж без него? Все же прежде чем начинать составлять план устройства собственного авто-и мотостроительного предприятия, следовало хорошенько изучить опыт и реалии основных

Европейских конкурентов. И ведь изучать было у кого! Только в одной Германии имелось свыше трех десятков автопроизводителей! Не на много отставала от нее Франция. А Великобритания, Италия, Бельгия, Австро-Венгрия, Швейцария, Швеция вместе добавляли еще с полсотни автомобильных марок. Одним словом, было у кого подсмотреть, было у кого поучиться.

Потратив месяц на Германию с Австро-Венгрией, Михаил с удивлением узнал, что Фердинанд Порше — приложивший руку к созданию, как народного Фольксвагена Жука, так и внушающего ужас Элефанта, не говоря уже о марке автомобилей своего имени, жил и трудился именно в двуединой монархии, где хоть и создавал легковые автомобили для гонок, но в основном специализировался на производстве грузовых автомобилей, включая полноприводные модели и даже бензоэлектрические, где бензиновый двигатель играл роль генератора, а непосредственно колеса вращали электродвигатели. Чего только стоил огромный автопоезд A-Zug, что мог таскать по грунтовым дорогам тяжеленные осадные орудия весом в два десятка тонн. Выглядело это чудо техники, конечно, эпически, да и бензин с маслом жрало с ужасающей скоростью. Но при всем при этом могло обеспечить доставку сверхтяжелых орудий туда, куда раньше никто даже не подумал бы их тащить по причине отсутствия средств для подобного подвига. Правда, в условиях русского бездорожья и практически полного отсутствия достаточно крепких мостов, что могли бы выдержать такого мастодонта, данный экземпляр привлекал к себе внимание Михаила исключительно как интересное и революционное техническое решение.

Во Франции они задержались куда дольше. Дела, что у Блерио, что у Анзани, шли не просто хорошо, а отлично по сравнению с основными конкурентами. Мотоциклетная фабрика тоже всю наращивала объемы производства, и ее продукция мгновенно находила своего покупателя, стоило очередной готовой машине выйти за ворота сборочного цеха. Во-первых, свою роль играло имя производителя, в одночасье ставшее невероятно престижным. Во-вторых, подобных тяжелых, мощных, солидных, но при этом элегантных конструкций не предлагал более никто и получивший собственное наименование “Ла-Манш” мотоцикл считался исключительно привилегированной моделью для состоятельных господ, ценящих комфорт. И то, что при этом он обходился как минимум вдвое дороже основных конкурентов, нисколько не сказывалось на спросе. В одночасье обладание “Ла-Маншем” стало таким знаком превосходства. В-третьих, увы и ах, имеющиеся мощности позволяли производить не более полсотни этих стальных коней в месяц, что давало время многочисленным конкурентам подготовиться к драке за кусок столь притягательного пирога.

Не прогадали они в свое время и с идеей предложенной Михаилом еще в процессе работы над чертежами мотоцикла. Припомнив кожаные наряды байкеров его времени и слегка переложив их на реалии 1909 года, он выдвинул идею открыть фабрику по пошивке своей линии одежды под маркой “Пилот”, которая повторяла бы форму летчика: кожаные реглан, шлем, перчатки, а также обувь, штаны, шарфы. Тогда Анзани едва ли не подпрыгнул на месте от охватившего его воодушевления. Уж он то прекрасно видел, какими глазами смотрели многочисленные зрители, а в особенности зрительницы, на храбрецов, что не побоялись бросить вызов небу и загоревшись идеей обязался найти подходящую фабрику, которую можно было бы выкупить и обсудить полученные от русских друзей эскизы с модельерами Италии и Франции. Тогда, в конечном итоге, выкупать ничего не стали по причине отсутствия потребных средств и сил управлять еще и подобным активом, а лишь

заключили договор с парой фабрик. Но всего за пол года активных продаж денег эта идея принесла как бы не больше, чем производство мотоциклов. Все же потратить две тысячи франков мог себе позволить далеко не каждый человек. А вот скопить сотню на подобное одеяние овеянное романтикой неба, оказалось по силам многим. Конечно, наиболее богатые клиенты предпочитали заказывать себе пошив такой одежды в ателье, в ряде которых цена подобного комплекта могла превосходить даже цену самого мотоцикла. Но на прибылях получаемых компаньонами сотня других упущенных клиентов сказывалось мало, ведь продажи тех же регланов исчислялись десятками тысяч в месяц, и пока спрос даже и не думал падать.

Ожидаемо принесли прибыль и визиты на заводы Рено и Пежо, где за хорошую цену удалось пристроить патенты на амортизаторы. Уж их инженеры мгновенно по достоинству смогли оценить необходимость установки на автомобили гасителей колебаний, роль которой в настоящее время выполняла поперечная рессора, обычно устанавливаемая на заднем мосту дорогих моделей автомобилей. Мелочь же вроде канистры оставили для себя — организовав их монопольное производство на мощностях заводов Блерио и Анзани, чему оба были только рады. И почему было не радоваться, коли все необходимое оборудование для организации их производства уже имелось под рукой, а спрос обещал быть огромным, ведь керосин все еще являлся основным источником света для большей части населения городов, не говоря уже о селах и деревнях, так что столь удобная в переноске и транспортировке тара, как привычная человеку второй половины XX века канистра, обещала стать хитом продаж, изрядно потеснив применяемые ныне конусообразные стальные емкости или пузатые стеклянные бутылки.

А вот визит на фабрику Мишлен одновременно огорчил и обрадовал. Огорчил, потому что ведущий производитель автомобильных покрышек в мире не проявил интереса к патенту на радиальный корд из стальной проволоки. А обрадовал, потому что по сравнению со вторым мировым производителем — русской компанией “Проводник”, что раскинула свои производственные площадки в Риге, изготавливала обувь для машин, мотоциклов и велосипедов куда худшего качества. И вскоре этот разрыв обещал увеличиться многократно. Тогда, будучи в Риге, он с удивлением узнал о существовании данной фабрики, поскольку до этого из отечественных производителей резиновых изделий знал только “Треугольник”. Еще большим откровением стало понимание того масштаба производства и сбытовой сети, что смогла создать эта компания, сгинувшая во время революции. Во всех странах Европы, САСШ, Аргентине, Бразилии и даже Австралии можно было найти фирменный магазин “Проводник”, где каждый желающий мог приобрести покрышки потребного размера и даже понравившегося цвета, а также галоши. Да, да! Самые обыкновенные галоши, которые, впрочем, и принесли мировую известность этой компании. Качественная и недорогая резиновая обувь из России, превосходившая по всем показателям таковую местных производителей, завоевала сердца десятков миллионов людей по всему миру, так что свыше восьмидесяти процентов всей производимой фабрикой продукции, куда также входила резиновая изоляция для проводов, грелки, и прочие резинотехнические изделия уходили на экспорт, принося владельцам солидную прибыль. А после покупки лицензии на стальной корд и что самое главное — получения рецепта многократно более долговечной резины для автомобильных покрышек, вообще обещала вскоре вырваться на лидирующую позицию в мире. Кто бы мог подумать, что получаемая при сжигании солярового масла сажа, в случае многократного увеличения ее количества в резиновой смеси, столь сильно скажется на

износостойкости и прочности покрышек? Правда, единственный небольшой заводик на всю Россию, что производил подобную сажу и опять же располагавшийся в Риге вряд ли мог резко увеличить выход своей продукции в десятки раз. Но после его выкупа хозяевами “Проводника”, о факте чего Михаил уже знал точно, и скорой перестройки, обещал покрыть столь сильно выросшие потребности конечного потребителя. Причем одновременно это позволяло “Проводнику” солидно увеличить выпуск продукции, поскольку высвобождались значительные количества каучука, объемы закупок которого всегда были лимитированы. Шутка ли — две пятых веса ни разу не дешевой резины в каждой покрышке отныне можно было заменить сажей. Впрочем, последняя тоже не являлась дешевым ингредиентом, однако с покупкой сырья для ее производства проблем не было вовсе. Соляровое масло или дизельное топливо производилось в стране в куда больших размерах, нежели потреблялось, и потому до сих пор порой просто сливалось в ямы, подобно кухонным помоям. Владельцы же пока еще строящегося завода “Пегас” и не существующего даже в чертежах автомобильного завода, помимо небольшого денежного вливания в свои карманы, получили право на заказ до пяти тысяч покрышек в год с минимальной наценкой — в три процента от себестоимости. Тогда это условие вызвало немалое недоумение у противоположной стороны. Мало ли кто решил столь хитрым образом, сперва, стать посредником в продаже части продукции “Проводника”, а после, чем черт не шутит, и оказаться засланным казачком не дремлющих конкурентов, что начнет втюхивать клиентам низкокачественный товар, выдавая его за продукцию знаменитого во всем мире гиганта резиновой промышленности в результате чего их репутация, играющая огромную роль в развитии предприятия, могла весьма серьезно пострадать. И лишь документально подтвержденное договором заверение в использовании данных покрышек исключительно для установки на технике собственного производства, с последующей свободной реализацией оной всем желающим, позволило обеим сторонам остаться довольными проведенной сделкой. А то что вскоре столичный “Треугольник”, французский “Мишлен”, немецкий “Континентал” и английский “Данлоп” окажутся, как минимум, на пару лет далеко позади в деле производства покрышек и непременно будут вынуждены сдать свои позиции на мировом рынке... Что же. Это бизнес, детка! Ничего личного! А выбранному друзьями в качестве своего поставщика предприятию как раз было жизненно необходимо нарастить жирок перед началом войны и постараться как можно больше урвать квот на выкуп каучука, ведь с началом боевых действий доставка подобного сырья обещала стать натуральной головной болью и выливаться в копеечку.

Конечно, тогда можно было встать в позу и до последнего торговаться за процент с продаж, что со временем обещало принести куда большие деньги, чем разово полученный платеж. Но, во-первых, живые деньги им требовались здесь и сейчас для инвестирования в собственное производство, а во-вторых, не следовало даже пытаться объять необъятное и уж тем более пытаться лезть туда, где производство не только работало как надо, а активно развивалось даже без их вмешательства.

Побывал Михаил и на оружейной фабрике “Гочкисс и Ко”, где всемирно известному авиатору позволили вволю пострелять, как из двух моделей пулеметов: станкового и ручного, так и из малокалиберных орудий. Будучи настоящим мужчиной, по окончании подобной экскурсии Михаил пребывал в полном восторге и пообещал заказать партию пулеметов по получении разрешения на подобное приобретение в России. Но пообещать, как известно, не значит жениться. Прежде всего, он желал изучить сами пулеметы и увиденное не слишком сильно пришлось пилоту по душе. Нет, сама по себе машинка была вполне

сносной. Не даром же она продержалась в армиях мира вплоть до Второй Мировой Войны. Но для их нужд откровенно не годилась. Тот же пулемет Льюиса, пока еще не появившийся на свет, выглядел куда более предпочтительным приобретением.

Визит же в Италию, куда Михаил наведался сразу после Франции, с одной стороны, не принес каких-то особых прибылей. Нет, Джованни Аньелли не выставил его за порог своего предприятия, и даже принял очень тепло. Вот только никакого интереса в деле совместного производства аэропланов или хотя бы их двигателей он не проявил, заявив, что как и в деле производства автомобилей рассчитывает исключительно на собственные силы. Потому с финансовой точки зрения визит на “ФИАТ” принес не так уж и много — за патенты на те же амортизаторы и гидроусилитель руля удалось получить лишь двенадцать тысяч рублей, выплаченные, естественно, по курсу в лирах. Но с другой стороны именно здесь во время экскурсии по заводу Михаил увидел самый натуральный автомобильный конвейер. Причем он реально был первым во всем мире, и некто Генри Форд построил на своем заводе аналог подобной системы как раз после визита на предприятие итальянского автопроизводителя. Но на тот момент Михаил даже не задумывался о данном факте. А вот адресок того, кто создавал по заданию Аньелли всю эту машинерию, он узнал, что давало неплохие шансы ускорить создание их собственного завода, поскольку теперь можно было не тратить драгоценное время и ресурсы на попытку самостоятельного проектирования конвейерной линии.

Оценил Михаил и новинку итальянского автопроизводителя. Шикарный по местным меркам ФИАТ-5 с новейшим девятилитровым 75-сильным двигателем мог по праву стать украшением любого гаража. А уж как двигатель этого ландо просился на среднетоннажный грузовик типа ЗИС-5! Так что, сделав себе пометочку в памяти, что к ФИАТ-у следует получше присмотреться поближе к началу в войны, он опять же весьма тепло распрощался с господином Аньелли и уже через неделю поднимался на борт лайнера, что следовал в САСШ, ведь именно эта страна уже сейчас по праву могла считаться лидером по количеству автопроизводителей, так что возможность пристроить за океаном ряд своих патентов была весьма большой, а деньги лишними уж точно быть не могли. К тому же, очень хотелось оценить потенциал оружейного рынка страны, где владение личным оружием было возведено едва ли не в культ. Никифор же, по причине владения Михаилом английским языком в достаточной мере, отправился в обратный путь. Ему еще предстояло загнать наиболее именитым производителям косметики и одежды лицензии на тюбики для помад и кнопки, поскольку ранее до этого ни у кого просто не доходили руки. И почему-то провожавший его до поезда пилот был уверен, что со всей этой копеечной мелочевки они в ближайшее время получат куда больше, чем с продажи сложной техники.

Что было весьма естественно — друзья ставили перед собой задачу заработать все деньги, до которых только будет возможным дотянуться. Слишком уж амбициозные планы они поставили перед собой, вот и приходилось крутиться как той белке в колесе. И все равно, поступающие в общий котел средства никак не желали задерживаться на банковском счете оформленном на завод, требуя кардинально увеличить их поступление. От того и жили они в ожидании очередных авиационных соревнований, где можно было убить одним выстрелом двух зайцев разом — заработать денег и вновь продемонстрировать возможности своих аэропланов.

Но в отличие от известной им истории многие уже успели получить возможность приобрести аналог их У-1 с новейшим двигателем Анзани, потому в небе следовало ожидать

нешуточной борьбы. Да и аэропланы прочих конструкций вовсе не следовало скидывать со счетов. Ведь неприятно удивить мог любой из них, а значит свою машину к грядущим состязаниям следовало попросту вылизать, дабы одержать верх над аналогами У-1 лишь благодаря лучшей аэродинамике, о которой пока еще задумывались очень немногие конструкторы летающих машин.

К тому же, следуя правилам гонок утвержденным Гордоном Беннетом, очередной чек на десять тысяч фунтов стерлингов должен был разыгрываться в России, как стране, чей представитель одержал верх в прошлогоднем состязании. Потому к Первой Авиационной Неделе машину следовало довести до идеала. А ведь еще впереди маячила Первая Авиационная Всероссийская неделя, где в очередной раз можно было попытаться протолкнуть машины своего производства в армию, благо сам император собирался уделить изрядно внимания данному событию, и заработать совсем нелишние тысячи рублей призовыми в различных состязаниях. И как бы ни было велико желание установить на У-1 куда более мощный М-11Д, чтобы гарантированно одержать верх исключительно за счет голой мощи, этот двигатель решили приберечь для соревнований 1911 года. И даже возможные альтернативные издержки в виде неполученной от реализации подобных двигателей прибыли в ближайшие пару лет вряд ли могли превысить очередные десять тысяч фунтов.

Вдобавок ко всему уже сейчас требовалось начать работу над проектами штурмовика “Пегас”, так и не пошедшего в серию во время Второй Мировой Войны, а также тяжелого транспортника, который по их общему мнению должен был стать таким несколько более упрощенным и легким аналогом АНТ-9. От поднимаемых в воздух всего двумя двигателями М-11 транспортных Ще-2 и Як-6 было решено отказаться по причине слишком большой работы с расчетами, да и боевая живучесть двудвигательных самолетов была намного меньше. Что первый, что второй, при потере одного из двигателей начинал мгновенно терять высоту, и лишь наличие под фюзеляжем ровного поля позволяло спасти если не саму машину, то хотя бы находящихся на борту людей. Все же аварийная посадка на распаханное поле самолета с цельнодеревянной конструкцией весьма негативно сказывалось на прочности этой самой конструкции. Не даром же редкий представитель этих моделей самолетов дотягивал до четырехлетнего возраста, обычно отправляясь на покой уже после двух — трех лет эксплуатации. Так что в голове то одного, то другого пилота время от времени мелькала мысль о применении дюралюминия или стали хотя бы в конструкции фермы фюзеляжа. Но, как и много другое, это пока оставалось в планах, поскольку более чем хватало сиюминутных забот, пожиравших все время и силы. И это не говоря о не связанных непосредственно с авиастроением темах, интересы в которых имелись и весьма неслабые! Одним словом, времени как всегда катастрофически не хватало.

Стоило закончиться месяцу, согласованному Егором для его участия в обучении русских пилотов, как он был приглашен на беседу к великому князю Александру Михайловичу. Естественно, пренебрегать подобными предложениями никто в здравом уме не стал бы и потому в назначенный день и час он предстал пред светлы очи шефа Императорского Всероссийского АэроКлуба.

— Весьма рад вновь видеть вас, Егор Владимирович. — выйдя из-за стола и протянув руку для пожатия, поприветствовал посетителя великий князь, выказывая тем самым немалое уважение и расположение к своему гостю.

— И я безмерно рад новой встрече, ваше высокопревосходительство. — ответил на



рукопожатие Егор и присел на предложенный стул.

— Можно без чинов, Егор Владимирович.

— Как вам будет угодно, Александр Михайлович. — за прошедшее время все они максимально возможно подтянули свои знания по правилам этикета и потому сейчас Егор чувствовал себя куда как спокойнее, чем в первую встречу с представителем рода Романовых.

— Я получил изрядное количество рапортов от господ офицеров воздухоплавательной школы, в которых они выражают настоящий восторг от вашего нового аэроплана. — озвучил князь то, что его посетитель и так прекрасно знал из бесед с теми самыми господами офицерами, коих он порой в запале обзывал безрукими обезьянами. Но только про себя! Ну или в воздухе, где от шума набегающего потока ветра вообще ничего нельзя было разобрать. Уж очень топорно летали попавшие ему в ученики пилоты, боясь лишней раз повести рукоять управления в сторону. Все же, в отличие от их пташки, прочие имеющиеся в мире аэропланы не могли похвастать маневренностью и потому отучившимся во Франции офицерам изо дня в день там вдалбливали в головы, что резкие маневры — это очень дорогие способы самоубийства. А сломать уже наработанные рефлексy и забить в тела новые, было куда сложнее, нежели вкладывать их в разум и мышцы человека с нуля.

— Мы старались не ударить в грязь лицом, Александр Михайлович. — надеясь, что ему удалось сохранить на лице бесстрастное выражение, слегка кивнул в ответ Егор.

— Но, — князь приподнял указательный палец, — по вашим же собственным словам, данная модель не сможет выполнять те функции, что мы наметили во время прошлогодней встречи.

— Именно так. Я вновь готов подтвердить, что данная модель аэроплана является вполне удовлетворительной учебной и разведывательной машиной, но в качестве бомбардировщика применять ее не рекомендуется. Да и не сможет она поднять в воздух еще какой-либо дополнительный груз помимо двух человек экипажа.

— В таком случае, не просветите меня, когда же нам следует ожидать новую машину, что, по вашему мнению, будет отвечать необходимым требованиям? — побарабанив пальцами по столешнице, поинтересовался Александр Михайлович.

— Чертежи у нас уже готовы. Мы даже почти закончили ее сборку, но уж слишком много дел навалилось сразу со всех сторон, что вынудило нас пока оставить данный проект в покое. Однако, как только у нас закончится аврал с устройством завода в Нижнем Новгороде, а также вернется из своей поездки Михаил, мы сразу бросим все силы на скорейшее завершение данной работы. Я полагаю, что к концу года первый экземпляр уже поднимется в небо.

— Зимой? — немало удивился великий князь.

— А почему нет? — пожал в ответ плечами Егор. — Установим вместо шасси лыжи, укатаем санями снег на потребном участке поля и начнем испытывать. Это будет первая машина проектируемая для ведения боевых действий, а потому ее применение должно быть возможным в любой сезон года. Естественно, взлетать в проливной дождь, снежную метель или штормовой ветер никто не будет, но выполнять требуемые задания армейский аэроплан обязан и в снег и в дождь и в грязь. Противнику же не скажешь — “Подожди немного. Давай дождемся лета и будим биться снова.”. - позволил себе усмехнуться Егор, разглядев нотки довольства на лице собеседника.

— Значит, будущей весной вы сможете представить его на смотр? — на всякий случай

ограничил срок великий князь, поскольку затягивание всего и вся в России было обычным делом. А ведь так хотелось увидеть что-то новенькое!

— Несомненно. — не стал разубеждать его в обратном и жаловаться на гипотетические проблемы Егор. — Только вынужден сразу предупредить. Он будет еще более дорогим, нежели У-1бис.

— За счет чего будет происходить удорожание? — вроде бы между делом, как о малозначимом, поинтересовался шеф аэроклуба, но это не могло обмануть гостя. Больших цен в армии не любили. Если только эти цены не гарантировали вовлеченным лицам достойных откатов.

— Во-первых, совершенно новый и куда более мощный двигатель, первый экземпляр которого в скором времени пойдет на испытания. Во-вторых, иная, намного более крепкая и стойкая к повреждениям конструкция. — принялся загибать пальцы пилот. — Теперь это будет биплан. А, следовательно, и материалов и работы потребуется больше. К тому же, на него мы планируем начать устанавливать приборы управления, о наличии которых на аэропланах многие даже не задумывались. А каждый такой прибор по сложности изготовления не уступит часам. Мы даже планируем обратиться в фирму Буре для организации их производства. В версии же учебного аэроплана на него придется ставить двойной комплект подобных приборов управления, а на разведчик монтировать фотоаппарат, который еще требуется разработать. В-третьих, система бомбодержателей, чертежи которой мы не сможем даже начать делать, пока не будем знать, какие именно авиационные бомбы будут приняты на вооружение. Я ведь правильно понимаю, что этим вопросом толком еще никто не занимался?

— Ваша правда. — вынужденно признал великий князь.

— Конечно, мы бы могли заняться и этим вопросом, как только отстроим оружейную фабрику, но без государственного заказа лишь потеряем на этом средства, которых и так не хватает на очень многие начинания. Более того, мы ведь только-только получили разрешение и даже не купили землю для ее устройства.

— А ГАУ по вашему мнению не справится с этой работой? — поинтересовался хозяин кабинета, впрочем не надеясь на положительный ответ. Все же дураков, что сами отказывались бы заработать лишнюю копейку, в его обществе никогда не встречалось.

— Я не сомневаюсь, что в ГАУ превосходно разбираются в артиллерии и снарядах. — уклончиво ответил Егор. — В авиационных бомбах же в настоящее время не разбирается никто. Нужны опыты. Сотни, если не тысячи. Разве в ГАУ найдется пилот, который раз за разом будет подниматься в воздух, чтобы сбросить очередное творение военных инженеров?

— Пилота вместе с аэропланом сможет предоставить Воздухоплавательная школа.

— В таком случае не вижу никаких проблем, чтобы данной разработкой занялась ГАУ. — лишь пожал на это плечами Егор, не собираясь доказывать с пеной у рта, что только и исключительно их веселая компания сможет выдать единственно достойный результат.

— Но? — вопросительно уставился на Егора великий князь, подбадривая посетителя все же высказать то, что несомненно промелькнуло у того в сознании, не смотря на озвученное.

— Но пусть они хотя бы посоветуются не только с летчиками, но и с авиаконструкторами, чтобы иметь общее представление о методах крепления этих самых бомб на аэропланах. — выдал первое, что пришло на ум пилот.

— Полагаете, что авиаконструкторы лучше прочих смогут разобраться в данном вопросе?

— Нет, Александр Михайлович. В одиночку — не смогут. Только при плотной совместной работе со специалистами оружейниками. В авиационных боеприпасах сходятся обе эти школы и потому верное решение должно опираться на опыт и знания и тех и других. Однако авиаконструкторы имеют некоторое понятие о распределении веса в конструкциях своих аэропланов. Потому, дабы не допускать потери управления машинами и как следствие — аварийных ситуаций, необходимо заранее понимать куда именно и каких количествах будет подвешиваться вооружение.

— Что же, звучит весьма разумно. — не стал продолжать развивать эту явно пока еще сырую мысль князь. — Но да оставим сей вопрос в стороне. В данный момент на повестке дня стоит более острый — открытие еще одной воздухоплавательной школы в Севастополе. В ней помимо сухопутных летчиков должны будут проходить обучение пилоты Российского Императорского Флота. И как вы сами говорили, им понадобится особый аэроплан-амфибия. Когда можно будет ожидать появления проекта подобной машины в вашей компании?

— Если мы говорим непосредственно об аэроплане-амфибии, то никак не ранее конца 1912 года — начала 1913-го. — подумав пару минут, сообщил Егор. — До этого мы будем заняты разработкой тяжелого аэроплана и организацией производства У-2, как мы обозначили нашу следующую модель аэроплана. Но тот же У-1бис вполне возможно поставить на поплавки, что обеспечит его эксплуатацию с водной поверхности. Правда, цена вновь возрастет. К тому же, помимо стоимости поплавков потребуется доработать систему запуска двигателя. Да и подумать насчет защиты всей конструкции от воды, чтобы избежать быстрого гниения.

— А кто, по вашему мнению, в России смог бы справиться с задачей проектирования именно амфибии, помимо вас разумеется? — хитро прищурился князь.

— Возможно, справился бы Игорь Сикорский. Молодой и очень обещающий юноша, к тому же имеющий превосходное инженерное образование. Мы с ним с прошлого года поддерживаем постоянную переписку. Насколько мне известно, в данный момент он почти закончил строить свой первый легкий аэроплан с двигателем Анзани. У нас имеется ряд идей, которыми мы могли бы поделиться с ним по данной теме, но не более того. Еще имеется очень перспективный молодой человек среди учеников профессора Жуковского, но ему для начала требуется доучиться, а после набраться опыта. Также господин Юрьев, тоже из кружка господина Жуковского, вполне способен справиться с подобной задачей, но только набравшись опыта. И конечно же наш деловой партнер — господин Калев. На мощностях завода “Мотор” в Засулауксе он уже изготовил два планера У-1 и три двигателя к ним. Но тут все упирается опять же в отсутствие опыта непосредственного проектирования, хотя инженер он великолепный.

— А офицеры Воздухоплавательной школы?

— К сожалению, я не имел возможности пообщаться с ними именно на эту тему и потому не могу судить об уровне их компетенции в данном вопросе. Но, вспоминая их прошлогодние творения, не могу назвать кого-либо из них авиационным конструктором. Инженером — да! Авиационным конструктором — нет! — сказал, как отрезал, Егор. Все же одним делом было помочь людям и предприятиям действительно способным наладить солидное производство аэропланов, пусть и в ущерб своим будущим продажам — ибо прямые конкуренты. И совсем другим делом было создание за счет казны многочисленных сарайчиков, где пытались бы собрать хоть что-нибудь. Естественно, это были не их деньги.

Но в том то и была некоторая обида — те десятки, а то и сотни тысяч рублей, что имели все шансы упасть им в карман, могли бесследно кануть в лету будучи пущенными на развитие идей многочисленных господ офицеров.

— Что же, благодарю за правду, насколько горькой она не звучала бы. — слегка грустно усмехнулся князь, впрочем, не выказав своего неудовлетворения полученным ответом. — Следующий вопрос, который мне хотелось бы обсудить — ваше участие в Первой Авиационной Неделе, которая начнется всего через семь дней. Имеются ли у вас на нее какие-нибудь планы?

— Естественно! — тут же встрепенулся Егор. — Ведь при ее проведении будет вновь разыгрываться кубок Гордона Беннета. А упускать такие деньги, тем более на глазах у сотен тысяч соотечественников, мы не собираемся!

— Отрадно это слышать. — усмехнулся Александр Михайлович, разглядев блеск хищнического азарта в глазах собеседника. — Однако, на сей раз у вас может появиться изрядное количество конкурентов. Ведь ваш У-1 разошелся изрядным тиражом по всей Европе.

— Мы, несомненно, учли данный факт, Александр Михайлович, и при содействии профессора Жуковского изрядно модернизировали нашу первую модель, фактически создав новый фюзеляж, дабы обеспечить ей лучшие скоростные характеристики.

— Что же, будем надеяться, что вы подготовились в достаточной мере, дабы не ударить в грязь лицом. — то, что так и осталось не озвученным Егор понял прекрасно. Провал на родине после прошлогоднего успеха в Европе мог обернуться для их веселой компании изрядными трудностями. И это еще мягко говоря. — И если в данном направлении я вам ничем помочь не смогу, то от лица учредителей Императорского Всероссийского Авиаклуба доношу до вашего сведения, что помимо солидных комиссионных от продажи билетов, размер которых я пока не готов озвучить, победитель состязаний получит заказ на поставку нескольких аэропланов непосредственно от Авиаклуба. Полагаю, данное предложение может оказаться для вашего завода совсем нелишним.

— Вы, несомненно, правы. Я даже готов буду предложить немедленную поставку тех двух аэропланов, покупку которых все никак не может согласовать Инженерное ведомство. — кинул небольшой камешек в огород великого князя Егор. Пусть он и не являлся персоной принимавшей окончательное решение, но ресурсы и возможности для давления на чиновников в вопросах касающихся авиации у него имелись. Было бы желание напрячься чуть больше.

— Полагаю, что успех в будущем мероприятии мгновенно скажется на решении данного вопроса. А что касается инженерных кадров, об отсутствии которых вы все время упоминаете... Тут я вам подсоблю. В настоящее время в воздухоплавательных войсках проходит службу подполковник Ульянин, Сергей Алексеевич, с которым вы, несомненно, знакомы. В настоящее время он вместе со своими компаньонами по заказу Главного Инженерного Управления разрабатывает проект легкого складного аэроплана, который можно было бы возить за войсками и запускать по мере надобности для проведения разведки.

— Да, я знаком с то... кхм господином подполковником. — едва не спалился по полной Егор, вовремя заменив столь привычное слово “товарищ” на принятое в этом времени и строе правления. — Очень интересный собеседник и великолепный специалист в области аэронавтики. Я бы сказал — лучший из всех господ офицеров, с кем мне выпала честь

общаться. Да и работает с компаньонами он над весьма интересной идеей. Будь у нас время, мы бы сами с удовольствием взяли за ее решение. Правда, мы, скорее всего, предложили бы Инженерному управлению не аэроплан, а вертолет, над созданием конструкции которого трудится Игорь Сикорский. Особенность данной машины взлетать и садиться вертикально, идеально подошла бы для озвученных вами целей. Но это опять же дело будущего. А чем, по вашему мнению, может помочь нам господин подполковник, если он сейчас занят собственным проектом?

— Помимо работы над аэропланом, у него также имеются ряд проектов, которые могли бы оказаться интересны именно вам. К примеру, вы предлагали оснащать свой новый аэроплан особым фотоаппаратом, но не имели представления кому можно заказать его разработку и производство. Так вот, Сергей Алексеевич уже разработал нечто подобное еще два года назад для применения с аэростатов и дирижаблей. Полагаю, он не откажется модернизировать его под установку на ваши машины. Также у него имеется ряд других проектов связанных с воздухоплавательными войсками. Возможно, пообщавшись с ним более плотно и на конкретные темы, вы сможете разглядеть то, что не удалось прочим. Насколько мне известно, было принято решение о его командировании в одну из авиационных школ Франции для получения паспорта пилота. Полагаю, что раз вы получили дозволение от Международной Авиационной Федерации выдавать паспорта пилотов, именно наши офицеры могут стать вашими первыми учениками. Да и бюджету экономия выйдет. Во всяком случае, я смею на это надеяться. — великий князь слегка придавил взглядом своего гостя.

— Если честно, я не имею понятия о ценах европейских школ. Но свои услуги по начальному обучению мы оцениваем в две тысячи восемьсот рублей за одного человека. При этом группа должна составлять от четырех до восьми человек. Продолжительность обучения составит шесть месяцев и каждый из учеников получит налет в двадцать пять часов. Хотелось бы, конечно, увеличить количество летных часов, но каждый дополнительный будет обходиться казне в семьдесят рублей и потому мы пришли к выводу, что двадцати пяти будет достаточно. Взлетать, садиться и совершать простые маневры в воздухе за это время мы точно сможем обучить.

— Изрядно. — несколько удивленно хмыкнул хозяин кабинета, услышав предлагаемые расценки. — Выходит немногим дешевле командировки в ту же Францию. Чем вы это можете объяснить?

— Все дело в количестве летных часов, Александр Михайлович. — несколько не ступевался под пристальным взглядом более чем высокопоставленного лица Егор. — Насколько нам известно, в том же Французском авиационном клубе налет учеников составляет всего двенадцать часов. То есть более чем в два раза меньше. К тому же у них авиационный бензин дешевле. А бензина потребуется тратить тоннами.

— Может, вы все же сможете найти возможность снизить цену?

— Единственная возможность снизить оплату запрашиваемую непосредственно нами — это проводить часть обучения на казенных аэропланах или приобретать бензин за казенный счет. Но в конечном итоге затраты государства останутся на том же уровне. Просто списываться они будут по разным статьям бюджета. Во как умно сказал! — показательно поразился сам себе Егор. — Стоило из простого мастерового заделаться владельцем своего завода и в каких только сферах не приходится начать разбираться. Иной раз поражаешься, как все это в голове держать удается. И если нам с парой заводов

приходится так несладко, то какого же государю императору!?! — неслабо прогнулся Егор перед августейшей фамилией. — Это сколько же всего надо уметь, знать и контролировать!

— Жаль, Егор Владимирович, что далеко не все понимают, как тяжело приходится нашему государю. — тут же поддержал, что посетителя, что императора, великий князь.

— Так откуда им про то знать, коли, они от сохи не отрываются и кроме как о хлебе насущном более ни о чем думать не могут. Голод, он ведь не тетка. Пирожка не принесет. — кинул пробный шар в прощупывании конкретного Романова, уже не пилот и не авиаконструктор-самоучка, а человек, что вместе с двумя своими друзьями знал, что ожидает Россию в 1917 году. Знал и потихоньку приглядывался к возможным кандидатам на замену человеку оказавшемуся не на своем месте.

— Это воистину всероссийская беда. И что странно, земля свободная есть, рук рабочих более чем достаточно. Но свести их вместе никак не выходит! Та же программа переселения на Дальний Восток, на которую было столько надежд, почитай ничего не принесла. Ну, переехало туда несколько тысяч. Чего это дало в масштабе всей страны? Да ничего!

— Это верно, Александр Михайлович. Пока люди не перейдут от сохи и лошади к тем же тракторам. Пока не смогут с помощью механизации труда обрабатывать вдесятеро больше земли. Пока не получают твердую уверенность в завтрашнем дне. Не смогут начать думать о себе и окружающих в масштабе всей России. А без подобных суждений, не сможет прийти и к пониманию всей сложности управления сложной системы, какой, несомненно, является Российская Империя. А без понимания, русский народ может натворить великих бед, ибо неукротима его природная энергия. Недаром вся Европа опасается лишь одного — крепкой России.

— Вам бы в Государственной Думе выступать, Егор Владимирович! — невольно заслушавшись, хохотнул великий князь.

— Неужели вы обо мне столь нелестного мнения, Александр Михайлович? К чему так обижаете рабочего человека? — тут же нахмурившись, пробурчал в ответ Егор. Причем сыграл обиду столь реально, что не вызвал у собеседника даже и тени сомнения в своих словах.

— Господи, неужто и простой народ понимает всю ее несостоятельность? — едва слышно пробормотал великий князь, одарив гостя шокированным взглядом.

— За весь простой народ не скажу. Но те, кто умеет читать, думать и анализировать — понимает. Однако, как всегда у нас бывало — хочет верить в лучшее. А вот когда это “лучшее” не настает, закатывает рукава, берет в руки дубину и начинает искать виновных.

— Как то мы с вами подошли к очень непростому и опасному разговору. — в миг растерял былое благодушие контр-адмирал Российского Императорского Флота, где еще была свежа память о восстании на кораблях Черноморского флота.

— И то верно, Александр Михайлович. — не стал развивать действительно опасную тему Егор. — Пусть о нем у других людей голова болит. А мы с вами лучше вернемся к нашим аэропланам и пилотам. Если вы соизволите принять меня в течение следующей недели, я смогу предоставить вам отчет о затратах на обучение одного пилота, чтобы вы могли сами убедиться, что никто не собирается обирать казну.

— Это было бы очень любезно с вашей стороны. Естественно, мне будет весьма интересен подобный документ. — принял очередную смену разговора хозяин кабинета, впрочем, поставив мысленную галочку напротив имени посетителя.

По итогам обучения русских офицеров управлению У-1бис и приемки первого аппарата

в казну, генерал-майор Кованько издал приказ об устройстве ВПП на Гатчинском аэродроме, а уже 3 мая там был сформирован первый Авиационный отдел Офицерской Воздухоплавательной Школы во главе с подполковником Ульяниным. По причине того что уже с середины 1909 года Гатчинский аэродром активно отстраивался и уже имел в наличии, как весьма крупные ангары на полдюжины аэропланов каждый, так и здания мастерских с топливохранилищем находившиеся в пределах прямой видимости от Большого Гатчинского дворца, именно на нем планировалось принимать гостей и зрителей Первой Авиационной Недели. Да и близость балтийской железной дороги позволяла решить проблему с прибытием жителей и гостей столицы на намечающиеся мероприятия.

Первая Авиационная Неделя стартовавшая 1 июня 1910 года собрала под свои знамена 35 летчиков со всего света. Не менее половины из них привезли аэропланы собственной разработки, остальные же отдали предпочтения, Фарману III, Блерио-11 и У-1, ставших наиболее массовыми аэропланами в мире. Причем, что не могло не порадовать Егора, именно аэроплан их конструкции был наиболее многочисленным — семь машин, пусть пять из них и были построены в Европе. Но даже на их фоне новый У-1С, который привез в Санкт-Петербург прибывший из Нижнего Новгорода Алексей, смотрелся превосходно.

Новый, полностью покрытый перкалью и авиационным лаком фюзеляж с заботливо затертыми авиационной шпатлевкой швами при всех прочих равных никак не мог проиграть своим прибывшим на аэродром собратям благодаря лучшей аэродинамике планера. Двигатель же оказался закрыт алюминиевым колпаком, из которого наружу торчали только цилиндры. Все это вкупе давало изрядную надежду на завоевание главного приза. Однако, в плане улучшения аэродинамических характеристик своей машины они оказались не единственными — Ньпорт-2 пусть и выглядел совсем крошечным по сравнению с прочими аэропланами, в свой первый же вылет продемонстрировал всем явную заявку на лидерство в грядущих состязаниях. Будучи оборудованным крохотным двигателем всего в 28 лошадиных сил, он превысил скорость в 100 километров в час благодаря максимальному снижению лобового сопротивления. Как впоследствии оказалось, никому не известный Ньюпор создал свою вторую модель при серьезной поддержке со стороны Александра Эйфеля позволившего молодому конструктору продувать модель своей новой машины в сооруженной им аэродинамической трубе.

Естественно, при таком количестве пилотов на всех ангарах и даже споро возведенных навесов не хватило, и потому многие были вынуждены довольствоваться брезентовыми накидками. Но для заводчиков из Нижнего Новгорода место в одном из ангарах было зарезервировано изначально и потому их дружная компания, в числе которой оказался и Константин Федюнин, расположилась с относительным комфортом.

**Больше книг на сайте - [Knigolub.net](http://Knigolub.net)**

Первые пару дней многочисленных зрителей развлекали показательными полетами воздушных шаров, баллонетов и дирижаблей. Впрочем, несколько полетов осуществили пилоты Офицерской Воздухоплавательной Школы, продемонстрировав публике все три типа имеющихся в наличии школы аэроплана. Не отставали от них и ряд иностранных пилотов, что в конечном итоге сократило число будущих претендентов на приз Беннетта до 33 человек. Оба неудачника разбили свои машины при посадке, что лишь подстегнуло в зрителях интерес к новомодному зрелищу — как же, такая интрига!

Впрочем, не обошлось и без скандалов. Так Вуазен лишь по счастливой случайности незадолго до вылета обнаружил следы диверсии на своей машине и был вынужден

отказаться от показательного полета. Подобная же попытка диверсии была предпринята и по отношению к У-1С, но стоявший в карауле Егор вовремя разглядел во мраке ночи фигуру неизвестного и спугнул того, прежде чем злоумышленник смог нанести какие-либо повреждения их аэроплану. Подобные попытки подгадать конкурентам то и дело происходили по всему аэродрому вплоть до начала состязаний. Все же приз обещал быть очень крупным, к тому же каждый конструктор мечтал стать поставщиком аэропланов армиям стран мира, и Российская Империя в этом плане виделась весьма привлекательной, поскольку еще не сделала ставки на тот или иной тип аэроплана в отличие от Франции, где уже всюду эксплуатировали Блерио и Фарманы, обделив вниманием У-1 из-за высокой цены.

На сей раз дистанция полета увеличилась до 100 километров, которую каждый пилот должен был преодолеть, нарезая круги вокруг летного поля по периметру расставленных ориентиров. А для большей зрелищности в каждый вылет одновременно выпускали по три машины. Очередность вылета и соперники еще за день до начала гонки определились жребием, так что все желающие могли делать ставки, как на победителя каждой группы, так и на победителя соревнований.

Естественно, пройти мимо такой возможности подзаработать Егор никак не мог, тем более что ставки принимали вполне официально. Потому в обмен на две пухлых пачки ассигнаций в пять тысяч рублей каждая, он получил два билета со своим именем. Он был готов рискнуть и куда большей суммой, благо, оставленные на черный день средства позволяли, но максимальный размер ставки оказался ограничен правилами соревнований.

Внимательно проследив за полетами четырех троек, в двух из которых оказались У-1, Егор смог определить для себя требуемую скорость будущего полета, чтобы гарантированно обойти всех конкурентов, но при этом не раскрыть всех возможностей модернизированной машины.

Принимая же уже вечером из рук Гордона Беннетта кубок и чек на десять тысяч фунтов, он не смог внутренне не позлорадствовать над проигравшими ему зазнайками, которые, заливаясь соловьями, рассказывали газетчикам, как именно они будут побеждать русских в грядущих соревнованиях. Причем, именно те кто “кричал громче всех” до финиша так и не добрались, уйдя на вынужденные посадки, благо полей вокруг было в избытке.

Из 33 участников смогли сохранить свои машины лишь две дюжины пилотов, остальные же побили их при посадках и теперь могли лишь скрежетать зубами в бессильной злобе, наблюдая за тем, как весьма немалые деньги уплывают в чужие руки. А денежных призов и вправду оказалось весьма немало. Помимо кубка Беннетта были объявлены соревнования на максимальную высоту и продолжительность полета, грузоподъемность и скороподъемность, дававшие возможность не взявшим главный приз пилотам получить хоть какие-то деньги. Но и здесь Егор не стал упускать своей возможности и взял первые места: за совокупность полетов, наибольшую дистанцию без остановки, наибольшую высоту полета и скороподъемность, пополнив бюджет еще весьма не лишними семнадцатью тысячами рублей. Вдобавок, из рук невероятно довольного императора Егор и Алексей получили очередные золотые часы с государственным гербом и бриллиантами, каждый. Не остались без подарков и прочие занявшие призовые места летчики, получив золотые часы и портсигары. Единственной же женщине-пилоту, баронессе Де-Ларош, которая так и не подняла в воздух привезенный с собой аэроплан, но чья заботливо установленная на поле палатка буквально ломилась от обилия гвардейских офицеров желавших выразить столь



отважной леди свое искреннее восхищение, был вручен золотой браслет с бриллиантами лишь немногим уступающий в цене подарку презентованному победителям. Ну и все без исключения участники получили памятные золотые, а механики — серебряные медали. А вообще с учетом ставок всего за одну неделю Егору удалось заработать почти сто пятьдесят тысяч рублей. Сумма — астрономическая, если только у тебя на носу нет планов по устройству немалого количества столь необходимых производств, запуск которых являлся жизненно необходимым действием, но при этом бившим по карману с ударной мощью Тайсона. А ведь еще хотелось, наконец, съехать из старого деревянного дома, где они ютились втроем, в нормальную квартиру с канализацией и водопроводом, не говоря уже о паровом отоплении.

Также дополнительным бонусом порадовавшему самодержца Егору стал выкуп казной двух привезенных им ранее аэропланов У-1бис и такого же количества У-1 у Теодора Калеп и размещение заказа еще на пять машин на каждом из заводов, отчего Калеп пребывал в состоянии близком к священному трепету. А вот Егор хоть и радовался, но не столь сильно. Все же, отдав на откуп своему рижскому компаньону производство У-1 и его производных, на своем заводе в Нижнем Новгороде они планировали организовать серийное производство более солидных и сложных машин, чтобы набить руку и отработать все необходимые технологии к началу войны и отвлекаться на сборку моделей которую они сами считали уже устаревшей не сильно то и хотелось. Однако, данный заказ обещал принести им пятнадцать тысяч чистой прибыли, а такие деньги просто так под ногами не валялись. В отличие от прошлого года, когда неискушенная публика готова была платить немалые деньги за лицезрение непродолжительного полета одиночного аэроплана, в наступившем году ситуация для пилотов зарабатывавших на жизнь именно показательными полетами изменилась кардинально, и заработки упали в пять — десять раз, что делало подобный бизнес мало привлекательным для Егора с товарищами. Снять сливки им все же удалось, заработав на гастролях по крупнейшим городам Российской Империи чуть более ста тысяч рублей, но больше тратить время на подобное не имело смысла. На повестке дня стояли куда более важные и прибыльные в будущем проекты, которые после получения очередных свободных средств могли начать потихоньку претворяться в жизнь. Наконец можно было начинать сдвигать с мертвой точки устройство заводов в Риге, для одного из которых, правда, еще даже не существовало продукции, что он должен был производить.

Федор Васильевич Токарев, несомненно, узнал приехавшего к нему человека, которого, впрочем, должно быть знал в лицо всякий интересующийся техникой житель России. Все же совсем недавно именно Егор Владимирович, подобно своему товарищу и компаньону, утер нос всем конкурентам, одержав победу в кубке Беннетта и не только в нем. Многие европейские пилоты уехали из России ни с чем по той простой причине, что призы брали русские авиаторы на отечественных аэропланах, что не могло не греть душу оружейного мастера.

Естественно, он оказался приятно удивлен и польщен вниманием человека в одно мгновение ставшим столь знаменитым, но куда большее изумление у есаула вызвали чертежи пистолета переданные авиатором ему для ознакомления.

— Очень добротные и хорошо проработанные чертежи, Егор Владимирович. Сразу видно, что это уже отработанная и законченная конструкция. Это новый Браунинг? — мгновенно узнал весьма характерный стиль бельгийского оружейника Токарев.

— В одном вы, несомненно, правы, Федор Васильевич — это законченная конструкция.

Более того, я держал в руках и стрелял из предсерийного экземпляра. — едва сдерживал рвущуюся на лицо улыбку Егор. Все же ситуация, когда создатель держит в руках свое будущее творение и пробует приписать его кому-нибудь другому, несколько веселила пилота. — А вот насчет его принадлежности к столь именитому оружейному имени вы ошиблись. Данный пистолет был разработан никому не известным конструктором, который так и не смог пробиться с ним на рынок. Зато он с радостью согласился переоформить патент на меня, и я не стал упускать подобной возможности.

— Я так понимаю, вы планируете организовать собственное оружейное производство? — тут же уловил суть визита столь неожиданного гостя оружейный мастер.

— Совершенно верно. — не стал скрытничать и нагонять туман Егор. — Большую часть выигранных на недавних авиационных соревнованиях средств мы с компаньонами решили вложить в развитие своего завода по изготовлению аэропланов, но в будущем мы планируем открыть и оружейную фабрику, которая в настоящий момент только закладывается. Вот данный пистолет или его несколько измененная версия и будет первой моделью, что мы планируем запустить в производство.

— Что же, могу пожелать вам в этом нелегком деле всяческих благ и удачи. Все же в России вы будете первыми, кто организует производство самозарядных пистолетов.

— Благодарю на добром слове, Федор Васильевич. И теперь, после вступительных слов, я хотел бы озвучить причину своего визита.

— Слушаю вас внимательно.

— Дело в том, что, изрядно постреляв и подержав в руках данный пистолет, я пришел к выводу, что его следует улучшить путем введения предохранителя от случайного выстрела, и переделки эргономики рукояти для более крепкого удержания. Также возможно следует ее расширить, чтобы оснащать пистолет магазином с большим количеством патронов. Естественно, мне и моим компаньонам осуществить все это не по силам, поскольку мы не оружейники, вот я и поинтересовался у знающих людей в столице, где я могу найти талантливого оружейного мастера. Там мне посоветовали пообщаться в том числе с вами. И вот, я перед вами. Не желаете ли вы принять участие в доведении до ума данного пистолета и организации его производства? Естественно, ваше участие будет оплачено, а патент оформлен на два имени, одно из которых будет вашим. — уподобившийся дьяволу-искусителю расплылся в дружеской улыбке Егор.

Совсем недавно закончивший работу над автоматической винтовкой, весьма удачно прошедшей, как комиссионные, так и полевые испытания, Токарев собирался заняться ее доработкой, дабы устранить выявленные недочеты, но предложение неожиданного гостя оказалось более чем интересным и перспективным.

— Хм, в принципе, ваше предложение весьма лестно. Я еще не имел возможности заняться пистолетами, и данный опыт видится очень интересным. Так что если условия нашего сотрудничества будут честными и удовлетворяющими обе стороны, я почту за честь принять участие в этом деле. — не стал упускать самолично пришедший к нему, в лице известного авиатора, шанс есаул.

— Замечательно, Федор Васильевич! — едва не ослепил Токарева своей очередной улыбкой Егор, настолько яркой она получилась. — Я попрошу своего знакомого поверенного составить предварительный договор и перешлю его вам для ознакомления...

Всероссийский праздник воздухоплавания привлек на порядок меньше участников, нежели соревнования, проводившиеся несколькими месяцами ранее, потому вылеты

аэропланов проводились с территории Коломязского ипподрома, где имелась возможность разместить немалое количество зрителей и доступ к которому был куда проще, нежели в Гатчино. Но именно во время ее проведения в авиационном происшествии погиб один из первых русских летчиков. Вернувшийся чуть более месяца назад после обучения во Франции капитан Лев Макарович Мациевич разбился на привезенном с собой Фармане. Его машина буквально развалилась в воздухе на части, наглядно продемонстрировав несовершенство конструкций существующих аэропланов и отвагу готовых подниматься на них в воздух пилотов. Но столь трагическое событие принесло невероятное множество положительных эффектов, что впоследствии его гибель рассматривалась Егором, Алексеем и Михаилом, как знак свыше.

Во-первых, глубоко в душах российских авиаторов закрепилась мысль о превосходстве отечественных аэропланов конструкции завода “Пегас” над прочими машинами, бившимися десятками ежегодно. Только в одном 1910 году во всем мире в авариях вместе со своими аэропланами погибло 30 летчиков, а сколько еще машин оказались разбиты при неудачных посадках, мало кто смог бы подсчитать. Во-вторых, гибель Мациевича от начала и до конца наблюдал актер труппы Народного дома на Петербургской стороне Глеб Евгеньевич Котельников. Сам бывший офицер и сын профессора механики и высшей математики он мог похвастать весьма солидным образованием, и лишь тяга к искусству заставила его выбрать стезю актера. Именно он менее чем через год подаст заявку на патент первого в мире ранцевого парашюта призванного спасать пилотов из гибнущих аэропланов. И если лично у самого Котельникова так ничего и не вышло, то выкупившие у него авторские права на изобретение владельцы завода “Пегас” смогли пробиться через бюрократические препоны не только в России, но и по всему миру. А чтобы не обижать побеспокоившегося о жизни всех летчиков человека, впоследствии предложили Котельникову долю в предприятии по пошивке парашютов, где так же производились изыскательские работы по их совершенствованию. В-третьих, гибель авиатора потрясла все российское общество и в газетах с журналами начали появляться сотни и тысячи статей о погибшем, включая его недавний проект на тему создания авианосца. Причем, ознакомившись впоследствии с бумагами, трое друзей были изрядно удивлены насколько его разработка соответствовала будущему авианосного флота — там было все: катапульта для запуска самолетов, тормозная система, ограничивающая пробег аэроплана по палубе, подпалубный ангар с лифтом и это при том что скорости аэропланов только-только переросли рубеж в 100 км/ч. Подобные специфические знания погибшего морского офицера заставляли задуматься, а не был ли Мациевич их коллегой-попаданцем и не стоит ли начинать трястись за свои собственные шкурки, ведь последним, кто общался с Мациевичем прямо перед его последним вылетом, был адъютант их “куратора и благодетеля” великого князя Александра Михайловича. Но в отличие от Мациевича, которому приписывали, как членство в партии эсеров, так и должность сооснователя украинского национально-освободительного движения “Революционная украинская партия”, ни Егор, ни Алексей, ни Михаил в политику не лезли и держались подальше от тех, кто когда-либо начинал вести с ними разговоры о необходимости кардинальных перемен в стране. В конечном итоге, была ли гибель Мациевича прозрачным намеком для всех прочих “заигравшихся” в вершителей судеб страны офицеров, или это все же трагическая случайность, так и осталось неизвестным, но трое друзей зареклись как-либо озвучивать и демонстрировать свои политические взгляды, как минимум до начала Первой Мировой Войны. Береженого, как правильно заметили

предки, Бог бережет. В-четвертых, на скором заседании Императорского Всероссийского АэроКлуба было решено отказаться от покупки иностранных аэропланов и оставшиеся от первоначальной четверти миллиона рублей выделенных на эти закупки средств направить на заказ машин производства завода “Пегас”. А это позволяло загрузить существующее производство работой чуть ли не на пол года вперед с учетом ранее размещенных заказов.

Вернувшийся из своей затянувшейся командировки Михаил тоже порадовал немалыми достижениями. Помимо изрядного количества договоров на лицензионное производства их изделий, как в странах Европы, так и САСШ, он похвастал лицензиями на два пулемета, которые удалось выкупить за сравнительно скромные суммы, ведь производить и продавать данное вооружение он обязался лишь на территории Российской Империи, а потому не мог составлять серьезной конкуренции прочим оружейным производителям.

— Первый — система Бертье образца 1908 года. На вооружение никем не принят, но на мой взгляд очень похож на английский Брен времен Второй Мировой. Я чуть покопался в конструкции и могу сказать, что она весьма простая — всего 140 деталей. Но вот ствол меня смущает — никакой системы охлаждения, так что из него нельзя будет давать длинной очереди, да и продолжительный бой без сменного ствола он не выдержит. Второй — системы Мак-Клена. Свежак! Образца 1910 года. Больше известен нам с вами, как пулемет Льюиса, хотя никакого Льюиса, ни сам Мак-Клен, ни в оружейной компании, которой он продал лицензию, не знают. Но, да и выглядит он куда иначе, чем известно нам. Скажу честно, я его вообще смог опознать лишь по дисковому магазину на затворной раме. Да и то по той простой причине, что кроме Льюиса и Дегтярева больше не знаю ни одного другого пулемета с подобной системой. Так что если у нас появится желание заполучить себе канонный Льюис, дорабатывать эту машинку придется долго и тщательно. Хотя бы для того, чтобы избавиться от тяжеленного водяного кожуха охлаждения, дабы сделать таки его ручным и пригодным для авиации.

Еще я ознакомился с пулеметами Гочкиса, Сен-Этьена, Мадсена и Кольта, но из них ни один мне не приглянулся. Хотя от Кольта можно было бы позаимствовать технологию изготовления ребристых стволов для их лучшей теплоотдачи, если мы не введем кожух, какие были на том же немецком МГ-34, поскольку каким образом работала на охлаждение ствола та труба, которой оборудовались знакомые нам Льюисы, я, хоть убейте, не понимаю. Так что нашим оружейникам будет с чем поработать. Кстати, вы уже договорились с кем-нибудь?

— А как же! В Сестрорецке Токарев вовсю трудится над пистолетом своего же имени, а в Ораниенбауме Владимиров и Дегтярев сейчас модернизируют пулемет Максима по нашему заказу. Если получим ПВ-1 еще до начала войны, будет весьма неплохо. Им же подкинем на проработку все, что удалось добыть тебе плюс наши мысли. Люди они башковитые, глядишь, встретим войну с нормальным пулеметом...

Глава 5. Броня крепка и танки наши быстры. (ЧЕРНОВИК)

Запущенное квартал назад в новом цехе завода “Мотор”, где первые авиаторы России числились уже совладельцами, мотоциклетное производство, наконец, вышло на минимальную проектную мощность в две тысячи мотоциклов в год при работе одной смены, надежно закрывая потребность в подобной технике не только российского рынка, но и ряда соседних стран. В той же Австро-Венгрии “Пилот” стал желанной добычей всех без исключения любителей мототехники. А, учитывая, что в соглашении с Анзани очень четко разграничивались рынки сбыта продукции заводов построенных во Франции и России, склад

готовой продукции редко когда затаривался хотя бы на десятую часть.

Правда, прибыль с каждой проданной единицы собранной во Франции была несколько выше, в силу большей стоимости производства в России ряда деталей и комплектующих, таких как генераторы, карбюраторы и приборы управления — все же объемы их производства в разы уступали таковым в странах Европы. Зато двигатели и коробки передач благодаря заказу новейших станков и солидного количества оснастки заточенных непосредственно под производство данных моделей по себестоимости выходили даже несколько дешевле. Не говоря уже о раме и прочих частях мотоциклов, что на все сто процентов являлись отечественным продуктом. Другое дело, что делали их из шведской электростали, аналог которой в России было не достать от слова “вообще” в связи с крохотными объемами производства, и которая даже со всеми накладными расходами оказывалась дешевле стали выплавляемой в доменных печах русских заводов при несоизмеримом качестве. Как бы непатриотично это ни выглядело, но до момента максимального удешевления производства, приходилось экономить на всем, а также закрывать глаза на зависимость от импортных поставок. По этой же причине все мотоциклы окрашивались быстросохнущим, всего-то 48 часов, асфальтовым лаком черного цвета, дабы не простаивать по две недели в цехах в ожидании когда все прочие ныне существующие красители подсохнут достаточно, чтобы не быть смытыми с корпусов первым же дождем.

Огорчало владельцев завода только одно — спрос внутри страны на подобную технику все еще был невелик. Мало кто мог позволить себе потратить шестьсот восемьдесят рублей на стального коня при том, что московский завод “Дукс” предлагал мотоциклы своей выделки по 450 рублей. Вот только сравнивать те велосипеды с моторчиками, которые он производил, с тяжелым и мощным “Пилотом” мог только человек не имеющей никакого представления о технике.

И пусть процесс автомобилизации в стране развивался год от года, три четверти продукции завода уходило на экспорт. Впрочем, подобное состояние дел лишь немногим огорчало его владельцев. Деньги от европейских заказчиков поступали точно в срок, и предприятие уже не тянуло из их карманов дополнительные средства, полностью выйдя на самоокупаемость и даже начав приносить небольшой, но стабильный доход. Все же первый установленный в Российской империи конвейер позволил не только серьезно увеличить производственные возможности, но и изрядно сэкономить на рабочей силе. Ведь установить и прикрепить к раме очередную деталь, учитывая постоянно висевшую перед глазами подсказку-инструкцию выполненную в картинках, мог любой неквалифицированный рабочий, особенно, после пары месяцев обучения. Да и наличие множества мелких и легких деталей, операции с которыми не требовали наличия большой силы, позволило поставить на линию подборки узлов и агрегатов подростков и женщин, чьи более тонкие пальцы позволяли справляться с подобной работой куда быстрее и лучше, чем большинству мужчин. А по зарплате они вполне довольствовались вдвое меньшими суммами. И были весьма рады! Впрочем, как и отцы семейств, работавших большей частью в металлообрабатывающем, инструментальном и механосборочном цехах. А учитывая, что конвейер запускался только в последние два рабочих дня каждой недели, когда на складе накапливалось достаточное количество комплектующих, собранных теми же, кто впоследствии вставал к змее движущейся стальной линии, непосредственно на сборочном производстве оказалось занято чуть более полусотни человек, а вообще штат всего нового производства, включая грузчиков, бухгалтеров, снабженцев, не дотягивал даже до восьми десятков. Одним словом, уже сейчас

завод уверенно шел по пути Генри Форда, причем последний даже немного отставал, в плане максимального сокращения издержек, а не увеличения производственных возможностей всеми доступными способами, чем все еще грешили многие заводчики, в конечном итоге теряя на этом изрядные средства.

— Ну что, друзья-товарищи, чем займемся теперь? — открыл очередные вечерние посиделки Егор, с удовольствием отхлебнув из чашки душистый чай. — Конвейер, наконец, начал работать, как часы. Причем швейцарские! С мелкими проблемами разберется господин Калеп. Так что мы вновь свободны в плане творчества!

— Это с какой стороны мы свободны? — тут же удивился Михаил в чьем гостиничном номере и собрались все трое. — А у кого тогда целых три проекта самолетов в работе? Не у нас что ли?

— Ох, не наступай на больную мозоль. — скривился Егор. — Сами знали, на что шли, так что нечего теперь жаловаться. И вообще, самолеты — это святое! А я предлагаю поговорить о более приземленных вещах. Например, о наземной технике, что мы сможем поставить нашей армии хотя бы к началу войны. Раньше наши чинуши и вояки вряд ли начнут чесаться.

— Танки, броневики, грузовики? Предполагаешь, что мы осилим все и сразу? — скептически хмыкнул Алексей. — Так я тебя огорчу, мы ни разу не ГАЗ. И сейчас за окном не СССР образца 30-х годов.

— Все так. — тут же кивнул Егор и похрустев свежей сушкой, с шумом отхлебнул из чашки, — Но если не мы, то кто? У кого еще имеются хоть какие-либо знания о будущих потребностях? Ни у кого! Так что хотим мы того или нет, но как минимум бронетанковые части создавать тоже нам. И начинать заниматься этим надо уже сейчас.

— И с чего ты предлагаешь начать? — повторив маневр друга с сушкой, прошамкал Алексей.

— Не считите за труса, но с более легкого. То есть с бронемашин на базе существующих шасси, благо до Русско-Балтийского завода практически рукой подать. — махнул он в сторону предполагаемого местонахождения озвученного предприятия.

— Так у них ведь и выбирать пока не из чего. — проглотив чай, возразил Михаил, как наиболее просветленный в этом плане среди всей троицы. — Две модели и обе легковые. Вот и все, что они сейчас предлагают. К12-20 и С24-30, если мне не изменяет память. Цифры соответственно указывают на расчетную и реальную мощность двигателя.

— А у нас кроме них вообще ничего нет. — развел руками Егор. — И денег на создание собственного автомобилестроительного завода тоже нет! Да если бы не Федор Георгиевич, — как сам на русский манер именовал себя Теодор Калеп, — мы все еще колупались бы с постройкой здания для завода! И это не говоря уже о решении проблем с заказами всех потребных станков, агрегатов и инструментов! А как он мотался в Италию, дабы контролировать создание конвейерной линии? А как подыскивал действительно рукастых мастеровых, в добавление к уже работавшим на заводе? Забыли!? Только теперь я понимаю, что лично мы со всем этим ворохом проблем не справились бы и за два года! А он практически в одиночку все провернул всего за год, не забрасывая текущие дела завода! Потому, вместо того чтобы воротить нос и выражать свое “Фи”, подумайте, как мы максимально полезно сможем использовать то, что уже имеется здесь и сейчас.

— Ну, прежде чем вдаваться в рассуждения, нам самим необходимо понять, на что способны эти автомобили. Тем более, мы уже давно собирались прикупить себе средство

передвижения. Наши мотоциклы с колясками — это конечно хорошо! Лично мне от одного осознания, что теперь при возникновении потребности куда-либо ехать не надо искать извозчика, а достаточно просто завести двигатель и поехать, даже дышать стало легче. Но попав пару раз под дождик, начинаешь задумываться о транспортном средстве с добротной крышей. Да и грузовики им можно заказать для нашего завода. Хоть будет на чем возить материалы от смежников и готовую продукцию на вокзал. А то эти десятки неторопливых повозок тянущихся то к нам, то от нас, заставляют меня скрежетать зубами от осознания потери огромного количества времени.

— А мы потянем выделить на эти хотелки тысяч двадцать рублей? — с хорошо различимыми оттенками сомнения в голосе, поинтересовался Михаил. — Сами ведь недавно тряслись над каждой копейкой!

— Двадцать тысяч, пожалуй, не потянем. — вынужден был согласиться Алексей. Все же авиационный и мотоциклетный заводы, а также строящийся оружейный вытянули из них все соки в плане финансов. Не помогли даже новые заказы на аэропланы, поступившие как от казны, так и от частных лиц. — Но на одну машину наскрести сможем.

— Тогда предлагаю заказать у них пикап на шасси С24-30 и прицеп к нему. Все равно все вместе мы здесь вряд ли вновь окажемся, а для двух места в кабине пикапа будет более чем достаточно. В наше же отсутствие пусть используют авто в интересах завода, и заодно собирают статистику проблем, поломок, неисправностей и особенностей эксплуатации в тот или иной сезон года. Годик поедит, а там и посмотрим, на что оно годно.

— В принципе, мысль здравая. — согласно кивнул Егор. — Но как минимум концепции необходимых бронемашин предлагаю обсудить уже сейчас, чтобы понять хотя бы для себя, к чему мы захотим стремиться. И начать я предлагаю с двух вещей! Первое — это двигатель. Второе же — непосредственно концепция бронемашин. С чего начнем обсуждение?

— Давайте с двигателя, что ли? — посмотрел на друзей Михаил и пожав плечами, добавил — Все же без него ничего никуда не поедет.

— Ну, с двигателя, так с двигателя. Здесь я вижу для нас три возможных направления: доработка двигателей, лицензии на которые мы можем приобрести у немцев, французов или итальянцев с организацией его производства собственными силами; доработка шестицилиндрового Анзани или нашего З-5 для возможности его установки на наземной технике, если мы говорим о тяжелых машинах; организация работ по изучению и совершенствованию двигателя, что сейчас производит РБВЗ. У каждого из них есть как свои преимущества, так и недостатки. Но, ничего идеального в мире не бывает, так что остается выбрать лучшее из имеющегося.

— Н-да, выбор у нас действительно небольшой. — задумавшись, почесал макушку Михаил, — Но, примерно вспоминая как шло снабжение нашей армии во время Первой Мировой, сразу предлагаю отказаться от зарубежных образцов, чтобы даже не надеяться на возможность закупить их за границей и рассчитывать только на себя. Поверьте, так будет легче. Никаких тебе призрачных надежд, а лишь голая правда жизни, с которой и придется крутиться. Тем более, не смотря на великое многообразие силовых агрегатов, на их базе никто так и не смог построить ничего путного. Разве что французы к концу войны создали свой Рено ФТ-17, но что по вооружению, что по подвижности, он был мало на что годен. И это при том, что производили его сотнями и тысячами штук! Англичане со своими Марк-ами тоже ничего значительного не добились. Если мне не изменяет память, больше половины машин выходили из строя еще на марше. А ведь что у первых, что у вторых

машиностроительные и двигателестроительные отрасли не чета нашим.

— Значит, предлагаешь приспособлять наш 3-5?

— Нет. Уж больно сильно сомневаюсь по его поводу. На аэросани он конечно пойдет на ура, а вот для колесной техники... В истории вообще такие прецеденты были, чтобы двигатель с воздушным охлаждением устанавливали на броневик или танк?

— Были. — кивнул Егор и посмотрев в опустевшую чашку, поставил ее в блюдечко. — Чехи на свои Татры такие ставили. Да американцы в начале Второй Мировой вдруг осознали, что у них нет, как нормальных танков, так и танковых двигателей. Вот и пихали на свои первые вменяемые машины авиационные двигатели именно с воздушным охлаждением. Но насколько я помню, там проблем было больше чем пользы: перегревы, пожароопасность, плохая работа на низах, топливо опять же.

— И если все так плохо, зачем ты предложил такой вариант? — в удивлении приподнял бровь Алексей.

— По той же причине, по которой их использовали те же американцы. — пожал плечами Егор, — Они имеются здесь и сейчас. Пусть и со скрипом, но мы все же начинаем потихоньку производить их малой серией, а не как раньше — один в месяц. Конечно, на имеющихся мощностях мы не сможем клепать 3-5 тысячами, но ведь такое количество и не требуется. Да и страна подобные затраты не потянет. Особенно во время войны.

— Это аргумент. — кивнул Михаил. — Но, тем не менее, я все же предпочту третий вариант. Во всяком случае, в силу конструктивных особенностей, там имеется возможность с минимальными затратами создать шестицилиндровый двигатель со всеми взаимозаменяемыми деталями, ведь у них цилиндры отливаются не в едином блоке, а парами. Разве что картер двигателя придется отливать более крупный. Но это все равно легче, нежели производить параллельно совершенно разные двигатели, как они это делают сейчас. И вообще, я когда осматривал шасси Руссо-Балта, столько несуразностей обнаружил, что в пору за голову хвататься. Там работ по оптимизации и удешевлению конструкции — непочатый край.

— И кто этим будет заниматься? Ты?

— Нет. — тут же откестился от дополнительной головной боли Михаил. — Кем бы мы себя не выставляли в глазах общественности, но ни один из нас не тянет на конструктора. В особенности на конструктора автомобилей. Так что я предлагаю сделать то же самое, что мы провернули со всеми остальными проектами — найти понимающего в этом человека и загрузить его работой по полной. Заодно пусть реализует и наши мысли по поводу автомобиля с двигателем воздушного охлаждения. Концепцию мы ему набросаем, а дальше пойдет уже его проблема.

— Кстати, возвращаясь к концепции. Полагаешь, что 30 — 40 лошадиных сил будет достаточно для броневика?

— Для небольшого бронеавтомобиля типа советского БА-20 — вполне. А для чего-то более мощного и тяжелого даже и не знаю. Сейчас ведь даже 30 лошадиных сил для многих грузовиков является весьма большой мощностью. Разве что попытаться сделать спарку из двух таких моторов.

— Боюсь, что в таком случае цена на подобную технику выйдет астрономической. Сам посудите: два двигателя, синхронизатор, КПП, коробка отбора мощности. А сколько это все будет весить! Да и про массогабаритные размеры не стоит забывать. Тот же советский довоенный БА-6 с таким силовым агрегатом точно не выйдет изготовить.



— Согласен, но это уже тема обсуждения второго вопроса — концепция бронемашин. Так что прежде чем переходить к ней, предлагаю проголосовать за один из предложенных мною вариантов.

— А у нас и выбора то по сути нет! Поэтому я за развитие двигателя РБВЗ. Глядишь, за три года что и получится.

— Я тоже. — кивнул головой Михаил.

— Я был за авиационный двигатель, но большинство голосов у вас, так что принимается. — подвел черту Алексей, дабы не продолжать разговор ради разговора. Ведь не даром говорят, что первое решение — самое верное решение. — Теперь можно и концепцию обсудить.

— Сразу предлагаю отбросить в сторону тех многобашенных монстров, что воевали в Первую Мировую, о которой известно нам. И вообще, следует разработать единую башню для тяжелого броневика и танка, а легкий броневик, в целях экономии и простоты постройки, вообще сделать с открытым верхом и смонтировать туда пулемет, как на Виллисах времен Второй Мировой. Установить туда Максим с бронешитком и хватит. Все равно этим машинам в основном придется осуществлять разведывательно-дозорные функции. Во всяком случае, я надеюсь, что никто не будет загонять их в распаханые, хоть плугом, хоть артиллерией, поля. Там они сразу превратятся в неподвижные мишени.

— Полагаю, что для этих целей прекрасно подойдет легковые шасси РБВЗ. Разве что раму придется немного укрепить, да заранее разработать бронекорпус, что быстро можно было бы склепать или сварить и воткнуть на шасси. Но тут сами понимаете, без натуральных испытаний — никак.

— Это все потом. Не раньше, чем появятся в достаточном количестве свободные деньги. А пока давайте вернемся к теории. Что там насчет тяжелого броневика и танка?

— Лично я предлагаю не изобретать велосипед и воспользоваться опытом предков, которые по странному стечению обстоятельств сейчас являются для нас современниками. — первым решил высказаться Михаил. — БА-27 и Т-18 в наших условиях, полагаю, будет тем максимумом, на который у нас хватит сил и возможностей. Можно, конечно, попробовать освоить электросварку бронелистов. Но таких уникалов в России будет раз, два и обчелся, а вот склепать корпус смогут многие. Потому тут выбирать следует не технологичность отдельно взятого производства, а возможность массового изготовления корпусов на имеющейся в стране ресурсной базе. Ну, относительно массового. — тут же поправился он. — Все же не о Советском Союзе говорим. Соответственно и башню для них создавать аутентичную с короткоствольной 37-мм пушечкой и пулеметом. Только я бы еще предложил создать на основе этой башни исключительно пушечную модель для борьбы с орудиями противника на больших дистанциях. Помнится, ближе к началу Великой Отечественной башни некоторых старых Т-18 были переделаны под 45-мм пушку, так что и нам с самого начала следует проработать подобный вариант, благо на флоте должно иметься несколько сотен 47-мм орудий противоминного калибра, которые в условиях Первой Мировой Войны морякам и вовсе не пригодятся. Разве что переделают несколько десятков в зенитные орудия. А вот нам вся их мелочь со всеми запасами снарядов придется ой как кстати. Конечно, неплохо было бы сделать еще артиллерийский вариант такой башни с чем-то вроде короткоствольной трехдюймовки. Но тут уже совершенно точно придется много считать и смотреть. Про чисто пулеметные версии я вообще молчу. Все же рано или поздно должны будут закончиться, как запас самих орудий, так и боеприпасов к ним, но тут уж мы ничего

поделать не сможем.

— А какой нам потребуется двигатель, для приведения в движение всей этой машинерии? — вернулся к предыдущему вопросу Алексей.

— Ты будешь смеяться, но хватит даже того, что сейчас имеется у РБВЗ. Ну, может надо будет несколько поработать с ним, что бы немного увеличить мощность. Ведь и БА-27 и Т-18 довольствовались 35-сильными двигателями от АМО-Ф15. Да, их ходовые качества нельзя было назвать выдающимися. Но, извините меня, вся эта техника успела повоевать даже в Великую Отечественную. Так что для нашего времени подобные машину будут вообще более чем достойными экземплярами. Если мы, конечно, вообще сможем их создать. А то сейчас с танками в мире как-то не очень. То есть вообще никак.

— Что же, это уже звучит обнадеживающе. А что там было с проходимостью? Не забывай, в какой стране мы живем, и где будут идти основные боевые действия. Дорог то, считай, нет и не будет. Летом, еще куда ни шло, проехать можно будет, а вот весной и осенью на отечественных просторах и трактора увязнут, не то что броневики. Особенно без полного привода.

— Ну, систему с полным приводом для броневика можно будет взять от машин того же Порше. Однако меня терзают смутные сомнения, что армия согласится платить за них ТАКИЕ деньги! Напомнить, во сколько тот же Луцкой оценивал подобное шасси? В двадцать пять тысяч рублей! А добавьте сюда корпус и вооружение! Вообще за полсотни выйдет! Да наше любимое Инженерное управление, даже если немцы подойдут к столице, вряд ли соизволят раскошелиться на столь дорогостоящее вооружение. Потому лучше нам идти путем незабвенного Советского Союза и быть несколько приземленной. Потому я предлагаю для броневика формулу 6Х4. И гусеничный движитель Кергесса на нем испробовать не помешает. Кстати о последнем! Никто не в курсе, изобрел он уже свою резиновую гусеницу? — обвел вопросительным взглядом друзей Егор.

— Я как-то не следил за этим событием. — лишь развел руками Михаил в ответ, а Алексей ему тут же поддакнул.

— Вот и еще нам один пунктик на проработку — гусеничный движитель. Причем для танка этот эрзац Кергесса точно не подойдет.

— Надо будет посмотреть, какие сейчас вообще в мире трактора имеются. — тут же подал дельную мысль Алексей. — Глядишь, и присмотрим что-нибудь для себя. А то если с самолетами и машинами мы еще хоть что-нибудь смыслим, то с танками ... Вот не заню как вы, а лично я, хоть убейте, не помню процесс изготовления вшивых пальцев, что скрепляют друг с другом звенья гусениц. А ведь там какая-то охренительная хитрость имеется, чтобы снаружи сталь была прочной, а внутри вязкой.

— Ничего себе у тебя познания! — не стал скрывать удивления Егор, — Я о таком вообще никогда и не слышал!

— Вот видите! А о каком количестве всяких мелочей, в которых скрываются сотни дьяволят, мы вообще не имеем ни малейшего понятия? Это ведь работы на годы вперед! Не говоря уже о потребном финансировании. А как у нас с последним — не мне вам рассказывать.

— Правильно говаривал Наполеон, что для войны нужны деньги, деньги и деньги. — повздыхав над получившимся списком необходимого, грустно произнес Алексей.

— Вот только не начинай вздыхать раньше времени. — прервал его скатывание в уныние Михаил — Мы еще не обсуждали грузовики, без которых ни броневики, ни танки

нам особо не помогут.

— А что тут обсуждать? — пожал плечами Егор, — Если уж РБВЗ создаст для нас шасси под броневик, то на его основе и грузовик спокойно можно будет сделать.

— Ага. — скептически хмыкнул Михаил. — Одни мы такие умные, а все остальные дураки. Я, конечно, не считаю себя экспертом в истории отечественного автомобилестроения. Но, хоть убейте, не припомню упоминания о тысячах грузовых Руссо-Балтах, что бегали бы по дорогам нашей родины. И зная цены на их легковые модели, понимаю почему! С такими ценами и объемами производства, они, дай Бог, пару сотен в год смогут выдавать. А нужны десятки тысяч! Причем не абы каких, а крепких, ремонтпригодных и откровенно дешевых.

— А то мы этого не понимаем. — разломав в кулаке очередную сушку, закинул себе в рот ее кусочек Алексей. — Ты, если имеются стоящие идеи, их и озвучивай. А теоретических выкладок мы и сами тебе можем набросать столько, что до самой войны не разгребешь.

— В принципе, у меня только одно предложение. Сделать помимо утилитарной легковушки, еще более утилитарный грузовик грузоподъемностью в тонну. Поставим простую балку как третью ось, введем двойную ошиновку, укрепим шасси, где потребуется, добавим рессор на задние мосты. С двигателем, только, надо подумать, что делать. Машина, конечно, должна выйти куда более легкой, чем даже легковые Руссо-Балты, но сил 25–30 ей понадобится, чтобы не застревать в каждой ямке.

— Так это у нас некий аналог Форд-ТТ получится. Видел я в свое время в интернете фотографии этого грузовичка, который господин Форд сотворил на основе “жестянки Лиззи”. И вроде бы спросом она пользовалась просто бешеным, не смотря на многочисленные недостатки. — блеснул своими скромными познаниями в данном вопросе Егор.

— Может и так. Я его не видел, потому не скажу. — пожал плечами Алексей. — Но что я скажу точно — этот грузовик должен быть максимально унифицирован с нашей будущей легковушкой, потому двигатель на нее изначально надо делать соответствующей мощности. И потому добавление еще одного цилиндра на наш мотоциклетный тут не подойдет. Либо цилиндры надо будет ставить не укороченные, чтобы получить рабочий объем под два с половиной литра...

В результате этой беседы уже к концу 1911 года на мотоциклетном заводе появился участок опытного производства, где работающие на субподряде инженеры с РБВЗ следили за созданием в металле первого шасси спроектированного на основе хребтовой рамы, в котором, правда, имелось немало деталей взятых с того же Руссо-Балта. Та же поперечная рессора, карданный вал, полуоси, полностью весь рулевой и тормозной механизмы в сборе. Много чего было позаимствовано у модели С24-30, как у наиболее массовой и потому отработанной в производстве. Да и военные положили глаз именно на нее, потому взаимозаменяемость деталей на автомобилях, которые также в будущем постарались бы пропихнуть в армию еще до начала войны, была исключительно благом.

Здесь же, отгородившись ширмой, всю заканчивали создавать бронекорпус для шасси Руссо-Балта. И пусть для тестовых испытаний в целях экономии, как времени, так и средств, набирали его из 8-мм судовой стали, а не брони, большого отличия не должно было выйти. А вот куда более засекреченный проект производства башни для будущих боевых машин изначально осуществлялся подальше от государственных границ и соответственно, любопытных глаз. Впрочем, там же, в Нижнем Новгороде, вскорости обещал появиться

небольшой завод по изготовлению сельскохозяйственной техники, за вывеской которого должна была начаться подготовка к проектированию шасси для танка.

Все же хорошенько покумекав, и сложив вместе многочисленные за и против, друзья решили, что в деле производства танков не стоит обращать большого внимания на логистические затраты. Все равно объемы их производства обещали быть весьма скудными в силу очень многих причин. И потому в отличие от производства грузовиков и броневедомостей, изготовление подобной техники можно было перенести куда угодно, где имелось достаточное количество необходимых смежников. Как ни крути, а добиться хоть какой-нибудь взаимозаменяемости с автомобильными узлами в этом деле виделось куда более трудным, нежели изготовление всего с нуля. Ну не было ни у кого из них опыта создания Т-60, и потому вместо Руссо-Балта ставка здесь делалась на производителей тракторов. И на удивление такие находились даже в России, стоило лишь немного копнуть поглубже.

На многочисленные сообщения в журналах и газетах о поиске компаньонов для создания с заводом “Пегас” совместного производства тракторов откликнулось не менее полусотни человек, но только один из них смог продемонстрировать уже несколько изобретенных им и изготовленных моделей.

Яков Васильевич Мамин, имея, самое что ни на есть пролетарское происхождение, оказался именно тем самородком, какими любит гордиться земля русская. Окончив приходскую школу, он продолжил свое самообразование в мастерской Блинова, бывшего таким же механиком-самоучкой и смог достичь немалых результатов. Помимо трактора оригинальной конструкции у него в закромах нашлись чертежи на нефтяной двигатель, пожарный насос и немалое количество всевозможного сельскохозяйственного оборудования, которые в свое время были изготовлены в металле и вполне удачно применялись на практике.

И не смотря на то, что он уже являлся владельцем собственного небольшого заводика построенного недалеко от родного села Балаково, от возможности сотрудничества со столь знаменитыми в определенных кругах людьми, к тому же оказавшимися готовыми вложить в его проекты не один десяток тысяч рублей, отказаться бывший крестьянин никак не смог. Особенно после сведения знакомства с Тринклером, который уже год как, являясь совладельцем “Пегаса”, колдовал над доставленными к нему в мастерские двигателями Руссо-Балтов, стараясь вытянуть из них всю возможную мощность без особого ущерба его ресурсу. Впрочем, он же курировал создание автомобильного двигателя воздушного охлаждения. И стоило отметить, что у одного из лучших в мире инженеров двигателистов дело спорилось. Уже сейчас недавно доставленный в Ригу предсерийный образец выдавал 15 лошадиных сил при объеме в 1,5 литра, что по признанию инженеров с РБВЗ являлось великолепным результатом. Ведь помимо мощности двигатель мог похвастать весьма солидным ресурсом. Естественно, при должной эксплуатации. Во всяком случае, теоретические расчеты, составленные по результату наблюдений, обещали не менее 35000 километров пробега до смерти стального сердца.

К вящей радости совладельцев нового завода, покупать лицензию на гусеничный движитель Холта, являвшегося на данный момент наиболее распространенной гусеничной машиной в мире, не пришлось, поскольку ничем не уступающий ему вариант оказался уже разработан Маминым. Правда, проблему с разрывами и сжевыванием скрепляющих траки пальцами удалось решить лишь спустя два года экспериментов, когда очередной опыт по

закалке, на сей раз проведенный с помощью применения токов высокого напряжения, не увенчался успехом.

Но все это было потом, а пока пилоты, одержавшие третью подряд победу в кубке Гордона Беннета, принесшую им помимо очередных и столь желанных призовых денег, а также права пожизненного владения кубком Российской империи, сотни заказов на совершенно новый двигатель З-5, который, наконец, был полностью отработан и подготовлен к массовому производству, ковали железо, не отходя от кассы. Иными же словами, они позволили себе некоторую наглость и потребовали-выпросили у своего великокняжеского куратора возможность получить для испытаний снимаемые с вооружения флота орудийные системы.

Помимо уже обсуждаемых ранее 37-мм и 47-мм пушек Гочкиса, к ним в руки попал образец 63,5-мм орудия Барановского, неожиданно оказавшимся как раз тем идеальным артиллерийским орудием, о котором они разглагольствовали в свое время. Весьма устаревшее и не скорострельное по сравнению с современными системами, но все же с унитарным снарядом, именно оно по своим массогабаритным характеристикам идеально входило в разрабатываемую башню. И что было немаловажно — данная пушка не была нужна более никому.

Все эти системы еще в Русско-Японскую войну показали себя абсолютно непригодными для ведения боевых действий на море и потому десятками и сотнями отправлялись в арсеналы на длительное хранение. Армия тоже не спешила принять их на вооружение, не видя для себя области их применения и косясь в сторону новеньких 76-мм пушек. Дело даже дошло до того, что немногие сохранившиеся после войны с Японией десантные и горные орудия Барановского потихоньку списывались и отправлялись в переплавку. И это за пару лет до начала войны, где нехватка абсолютно любого вооружения стала катастрофической уже спустя полгода боевых действий!

Учитывая все эти причины, а также убеждаясь из года в год, что новгородские авиаторы столь неожиданно появившиеся в зоне его внимания, обладают способностью делать исключительно стоящие вещи, Александр Михайлович соизволил таки похлопотать насчет сохранения указанных орудийных систем и боеприпасов к ним. Правда, первоначально первые авиаторы России, желали выкупить данные орудия по цене металлолома, как это, по сути, и происходило. Но тут, почувствовав их заинтересованность, уже им продемонстрировали кукиш, фигурально выражаясь.

Самая же многочисленная и при этом самая же ни на что не годная 37-мм пушка как раз и должна была стать основным орудием будущих бронетанковых сил Российской империи. Причина подобного, буквально вымученного, решения была донельзя банальной — этих орудий было действительно много, а уж имеющихся запасов снарядов к ним и вовсе могло хватить до самого конца войны. Даже скорее стволы орудий оказались бы полностью расстреляны куда ранее, нежели закончились бы изготовленные для них боеприпасы. Одно было плохо — львиная доля этих самых снарядов являлись бронебойными болванками, годными разве что для борьбы с пулеметными гнездами, но до начала боевых действий оставалось достаточно времени, чтобы постараться переделать хотя бы часть этих снарядов в осколочно-фугасные. Естественно, при наличии заказа от казны, поскольку осуществлять столь не дешевую работу за свой счет, дураков не было.

Да и сами орудия тоже требовали солидной доработки. Даже небольшая 37-мм пушечка имела все шансы переключить башню той силой отдачи, что возникала при выстреле. Что уж

было говорить про куда более мощные системы? Так что разработка гидравлической или пружинной, а то и смешанной системы отката тоже должна была лечь на чьи-то финансовые плечи. И судя по всему, казна на эти цели не собиралась выделять ни одной копейки.

Из двух оставшихся систем лучшей по осколочно-фуганому воздействию, что неудивительно, оказалась пушка Барановского, имевшая в своем арсенале также шрапнельные и картечные снаряды, а вот по дальности и точности стрельбы — 47-мм пушка Гочкиса, так что было принято решение ставить на машины и то и другое. Первая должна была обеспечивать хорошее огневое воздействие на вражескую пехоту, а вторая взять на себя функцию контрбатарейной борьбы. К тому же оба орудия очень неплохо смотрелись в качестве зенитных, по причине отсутствия специализированных. Дело оставалось за малым — получить ко все еще неплохим орудийным системам достойные снаряды, каковых пока не наблюдалось. Этот вопрос, впрочем, как и многие другие, оказался поднят во время визита великого князя Александра Михайловича с инспекционной ознакомительной поездкой в Нижний Новгород.

Естественно, первые дни Романов отдал на откуп местным чиновникам, военным и дворянскому сословию, но большую часть своего времени впоследствии уделил лишь нескольким заводам и их владельцам. Стоило ли упоминать, что совладельцами части этих заводов числились первые авиаторы государства Российского?

— Что же, господа! Удивлен и поражен! — затянувшиеся на два дня обзорные экскурсии закончились в новеньком деревянном ангаре, где находился уже практически собранный планер нового трехмоторного самолета, над созданием которого весь последний год трудилось множество инженеров и ученых со всей России: Жуковский, со своими учениками, Сикорский, Калеп, Григорович, Ульянин, не говоря уже о владельцах “Пегаса” и сманенных ими инженеров с расположенных в Нижнем Новгороде заводов. — Лично я ни секунды не сомневался в ваших способностях построить настоящее техническое совершенство, будь это мотоцикл, аэроплан или аэросани. Но то, что я увидел, превзошло все мои ожидания. Будь все наши заводчики столь же успешны и талантливы как вы, Россия, несомненно, вырвалась бы в лидеры стран стоящих на вершине технического прогресса!

— Благодарим на добром слове, Александр Михайлович. — оставшись в одиночестве со своим “куратором” от правящей фамилии Егор, Алексей и Михаил перешли на неофициальное общение, право на которое получили уже давно. — Со своей стороны смеем надеяться, что все увиденные вами технические новшества все же приглянутся нашим господам генералам и подобная техника начнет поставляться в армию, выводя ее на совершенно новый уровень. Хотим мы того или нет, но появление подобной техники, несомненно, внесет множество изменений в тактику ведения боевых действий, так что чем раньше в армии начнут ею пользоваться и чем раньше поймут как, где и в каких целях стоит использовать ту или иную машину, тем сильнее станет Россия. А с сильными будут считаться во все времена.

— Не могу с вами не согласиться, Егор Владимирович. — тяжело вздохнул князь и ненадолго прервался, чтобы отдать должное выставленному на столе чаю. — Как шеф Всероссийского Императорского АэроКлуба, я прекрасно вижу, какие невероятные возможности дает наличие аэропланов любой армии. Особенно, если речь идет об аэропланах выделки вашего завода, господа. Да, со своим У-2 вы произвели натуральный фурор на недавнем конкурсе аэропланов для военного ведомства! Все до одного пилоты наших авиационных школ более не хотят смотреть в сторону аэропланов прочих моделей за

исключением, пожалуй, ваших же У-1. Господа офицеры буквально требуют скорейшей поставки в школы вашей удивительной машины. — а перевозить хвалы действительно было чему. В первый же показ Поликарповского У-2 Егор выполнил на нем столько фигур высшего пилотажа, что едва не обеспечил инфаркт доброй половине зрителей — столь сильно его эволюции в воздухе напоминали потерю управления машиной. Один только штопор с выходом в горизонтальный полет лишь в паре десятков метров от земли чего только стоил! Ведь любой другой аэроплан, попав в подобное положение, непременно развалился бы еще в воздухе от огромных нагрузок на планер. Однако, созданный именно для таких полетов, У-2 лишь протестующе поскрипывал, но продолжал летать и летать.

— Отрадно слышать подобную оценку своих трудов, Александр Михайлович. — расцвел в улыбке Алексей, высказывая общее мнение собравшихся за столом авиаторов.

— Вы, господа, ее, несомненно, заслужили. — кивнул в ответ князь, — И могу вас порадовать, вскоре Инженерное управление разместит у вас заказ на два десятка подобных аэропланов и полсотни мотоциклов. Для начала. — выделил он интонацией два столь немаловажных слова, — Всероссийский АэроКлуб тоже желает разместить у вас заказ на пять аэропланов марки У-2. И как его шеф, я готов подписать с вами договор в ближайшие два дня.

— Благодарим за хорошие новости, Александр Михайлович. Мы нисколько не сомневались в успехе нашей новой машины и потому заранее начали ее серийное производство, как вы могли сами видеть во время экскурсии. Так что первые три машины мы сможем поставить уже в следующем месяце.

— Да, оперативность, с которой вы производите технику, делает вам честь. — не покривил душой великий князь. — Но стоит ли делать поставки зимой? — все же выразил он некоторое сомнение в необходимости столь скорого выполнения заказа. Как ни крути, а зимние полеты, помимо его собеседников, смогли освоить лишь четыре летчика, а потому поставленные зимой аэропланы могли лишь простаивать в ангарах в ожидании весны.

— Мы готовы оборудовать аэропланы лыжами вместо шасси, так что они спокойно смогут взлетать и садиться на поля с утрамбованным снегом. Сами лыжи мы уже испытывали на У-1, так что смеем заверить — все будет в порядке.

— Что же, в таком случае я буду только рад скорейшей поставке ваших аэропланов. — дабы не ударить в грязь лицом и не отказываться от ранее произнесенных слов, счел необходимым выказать свое довольствие гость. — А как у вас с частными клиентами? Имеются заказы?

— К счастью, с этим все в порядке. И у нас и у господина Калепа имеется более двух десятков заказов на У-1, так что производство не простаивает ни минуты. А вскоре мы начнем предлагать клиентам гражданскую версию У-2, в том числе лимузин с полностью закрытой трехместной кабиной.

— А отчего вы не предложили подобную машину в числе прочих военным?

— Слишком дорогой выходит. — развел руками Алексей, — Триплекс, что идет на остекление, сейчас производится только в одной лаборатории во Франции и стоит столь немало, что даже вслух произносить не хочется. А заменить его пока нечем.

— В таком случае резон в вашем предложении действительно имеется. А когда вы сможете продемонстрировать гидроплан на базе вашего У-2 и ваш новый трехмоторный аэроплан? — памятуя об описании применения последней машины в качестве торпедоносца, а У-2 в качестве бомбардировщика морского базирования, проснулся в великом князе контр-

адмирал.

— Гидроплан соберем за зиму, благо поставки дюралю идут без перебоев. Испытаем на воде сразу, как сойдет лед, так что летом предсерийная машина будет готова. Предсерийный ТБ-1 тоже должен быть готов к будущему лету. Тот, что вы видели в ангаре, мы сможем испытать уже в январе, а к лету построим еще одну-две машины. — как по заученному выдал Алексей.

— Великолепно, господа! Нисколько не сомневаюсь в вашем очередном несомненном успехе! — еще больше просветлел гость в ожидании новых игрушек, что вскоре могли оказаться в его ведении.

— Будем надеяться, что так оно и будет, Александр Михайлович.

— Если с аэропланами разобрались, предлагаю перейти к прочей технике. Я, конечно, своими глазами видел все то многообразие, что вы с компаньонами готовите к выходу на рынок в следующем году, но я не сомневаюсь, что и тут у вас имеется как ряд побед так и сложностей.

— Все именно так, как вы и сказали, Александр Михайлович. Колесный трактор Мамина-Тринклера уже готов. Хоть сейчас ставь в серийное производство, найдись на него покупатель. Но таковых, к сожалению, совсем немного. Во всяком случае, в России. Сейчас, по предварительным подсчетам, спрос на него внутри страны не будет превышать пятнадцати — двадцати машин в год. На пока еще только проектируемые гусеничные трактора спрос ожидается еще меньший, если только армия не заинтересуется ими как буксировщиками тяжелых орудий. Но прежде чем предлагать подобную технику, мы хотим, сперва, полностью решить проблемы с надежностью гусеничного движителя. По нашим расчетам испытания продлятся не менее года, а на устранение обнаруженных недостатков уйдет еще никак не меньше полугода. И лишь после мы сможем показать подобные машины во всей красе. То же касается и полугусеничных тягача и бронеавтомобиля. Как вы сами понимаете, последние две модели разрабатывались нами исключительно для нужд российской армии и пойдут в производство только при наличии государственного заказа. И в связи с этим у нас будет некоторая просьба, Александр Михайлович.

— Слушаю вас внимательно. — слегка кивнул великий князь, давая дозволение на прошение.

— Из предоставленных нам орудийных систем наилучшие результаты показала пушка Барановского. Но как нам удалось узнать, в настоящее время часть из них уже были направлены в переплавку, и на складах флота и военного ведомства осталось не более сотни штук. Возможно ли попросить не уничтожать оставшиеся орудия или хотя бы продать их нам по той же цене что и металлургическим заводам, если существует необходимость очистить склады от устаревшего вооружения?

— Хм, я подумаю, что с этим можно сделать, господа. Но отчего вы выбрали именно это устаревшее орудие?

— Что-либо более тяжелое установить на наше шасси невозможно, а что-либо более легкое имеет куда более скромные огневые возможности. Так что в качестве альтернативы можно применять — разве что 47-мм пушку Гочкиса, но только если для нее разработают новые осколочно-фугасные и картечные снаряды. Бронебойные, что в немалых количествах имеются на складах флота, тоже пригодятся для борьбы с пулеметами и орудиями противника, но против пехоты они будут бесполезны, в отличие от снарядов к пушкам Барановского.



— Я вас понял, господа. Но все же устанавливать устаревшие орудийные системы на новейшую технику, видится мне в корне не верным. Неужели нельзя как-либо укрепить ваше шасси, чтобы появилась возможность установки орудий новейших систем?

— К сожалению, подобное укрепление приведет к значительному увеличению веса всей конструкции и в результате силовой установке не хватит мощности, чтобы обеспечивать машине достаточную подвижность. А из множества зол надо выбирать меньшее. Естественно, лет через пять появятся новые двигатели, которые позволят создать шасси под более тяжелое вооружение, но неужели все эти годы стоит обходиться без новой техники? Ведь пока армия нарабатывает опыт ее эксплуатации, применения и ремонта, опять же пройдут годы.

— И вновь я вынужден с вами согласиться. — склонил голову великий князь, — Уж лучше иметь под рукой не самое лучшее, но хорошее вооружение и применить его, возникни такая потребность, чем в немалой спешке принимать его уже во время войны и неумело бросать в бой. Как-никак, первая учебная автомобильная рота у нас уже создана и снабжается техникой, как отечественного, так и иностранного производства. Почему бы не создать и первую учебную броневую автомобильную роту? Я, несомненно, донесу данную идею его императорскому величеству.

— Также, если это не будет великой наглостью с нашей стороны, мы просили бы донести до государя-императора идею об устройстве новейшего нефтеперерабатывающего завода. — поднял, наверное, наиболее болезненную тему Алексей, — В настоящее время из нефти на всех имеющихся заводах вырабатывается в основном керосин и лишь небольшие остатки идут на получение бензинов, солярного топлива и масел в результате чего цены на последние излишне высокие и сильно тормозят развитие автомобильной техники не только в России, но и во всем мире, пожалуй. Нам удалось связаться с одним из ведущих специалистов по устройству нефтехимических зданий и сооружений в нашей стране, Шуховым Владимиром Григорьевичем. Еще несколько лет назад он подготовил проект завода по новой, революционной, обработке нефти, которая позволила бы увеличить в разы выработку столь необходимых нам бензинов, масел и прочего топлива. Подобный завод стал бы жемчужиной нефтеперерабатывающей отрасли любого государства и будь у нас достаточные средства, мы, несомненно, вложили бы их в его постройку. Но для нас они являются неподъемными. Все наше имущество, включая патенты, не стоят и одного миллиона, а устройство подобного завода обойдется как бы не в полтора, так что и банковский кредит на подобную сумму нам не доступен. Возможно, государство заинтересуется в устройстве подобного завода?

— Вы настолько уверены в жизнеспособности проекта данного завода? — внимательно посмотрел в глаза собеседнику представитель фамилии Романовых.

— Да, Александр Михайлович. — не выказывая ни малейшего сомнения, тут же ответил Алексей.

— Что же, если вы сможете подготовить доклад с финансовым обоснованием данного проекта, я постараюсь поднять и эту тему. — слегка посверлив того взглядом, дал свое согласие ознакомиться с проблемой великий князь.

— На большее не смели и надеяться, Александр Михайлович. И если вы позволите, мы хотели бы похвастаться еще одной новинкой. — с этими словами Егор поднялся из своего кресла и достал из шкафа лакированную деревянную коробку. — Просим принять в дар первенца нашего оружейного производства. Надеюсь, он придется вам по вкусу, Александр

Михайлович. — раскрыв пенал он продемонстрировал сверкающий в свете лампы никелированный корпус РТ с выполненными из слоновой кости щечками рукояти, украшенными вдобавок золотым вензелем великого князя. Рядом с ним размещалась запасная обойма, а по низу в индивидуальных ячейках лежали двадцать восемь цилиндриков размером 7,63x25. — Рижский Токарева. Образца 1911 года. — гордо, словно сам вытачивал его на станке, произнес Егор, преподнося пистолет гостю. Впрочем, повод для гордости у них был. Мало того, что в России их завод был единственным производящим пистолеты, а не револьверы, так еще удалось отбиться от господина Браунинга, доказав в суде оригинальность конструкции.

— О! Какое великолепие, господа!..

Глава 6. Белый лебедь. (ЧЕРНОВИК)

Утром 1 июня 1912 года в заводском управлении потихоньку разрастающегося завода “Пегас” появился фельдъегерь с пакетом для господина Потапова. Тот, к счастью служивого, оказался на месте, готовясь принимать теоретический экзамен у очередной группы летчиков.

— Унтер-офицер Телянин. — представился допущенный секретарем в кабинет начальства неожиданный гость. — Фельдъегерский корпус. Вы ли являетесь господином Потаповым Алексеем Михайловичем?

— Точно так. — кивнул слегка растерявшийся Алексей. — Чем могу быть полезен?

— Вам пакет, господин Потапов. Но прежде чем передать его, я вынужден просить предъявить документы, подтверждающие личность.

— Интересно, кому это я, грешный, так сильно понадобился. — покачал головой Алексей, доставая из внутреннего кармана пиджака свой паспорт, — Извольте, господин унтер-офицер.

Проверив паспорт и сличив данные с имеющимися у него, фельдъегерь довольно кивнул и протянул пакет получателю, — Прошу, господин Потапов.

С удивлением повертев в руках пакет, тот обратился за помощью к посланнику, — Не подскажете, милейший, как его правильно вскрывать? Первый раз получаю нечто подобное. — как бы извиняясь, пояснил Алексей.

— Можете ломать прямо по печатям. Как только заберете содержимое конверта, прошу расписаться на нем и вернуть обертку мне. Содержимое предназначается только для вас, но у меня приказ дожидаться ответа. Где я могу обождать, пока вы ознакомитесь с посланием?

— Сейчас все устроим, господин унтер-офицер. — кивнул Алексей и вызвав секретаря, приказал проводить фельдъегеря в здание недавно построенной заводской столовой, здраво рассудив, что служивый не откажется скоротать время за кружечкой чая или кофе с неплохой выпечкой. А готовили у них в столовой очень неплохо, ведь и рабочие и директора с инженерным составом питались все из одного котла.

На ознакомление с посланием великого князя Александра Михайловича ушло не более десяти минут, пять из которых он продирался через хитросплетения высокого слога. Наконец, добравшись до конца письма и его сути, Алексей удивленно хмыкнул — похоже, где-то вскоре собиралась начаться очередная заварушка, поскольку иной причины просить организовать переподготовку ряда гражданских летчиков по разработанной для совсем недавно образованного Императорского Военно-Воздушного Флота методике в приложение к заказу на четыре дополнительных аэроплана, не было. Также в письме предлагалось скорейшим образом предстать пред светлы очи великого князя для приватной беседы и

последующего знакомства с будущими учениками.

— Хм, скорейшим образом, говорите? — усмехнулся Алексей и подойдя к окну окинул взглядом последний предсерийный экземпляр их “Белого лебедя” уже два месяца как гоняемого заводскими пилотами для выявления очередных недочетов, которых, к превеликому счастью, месяц как не находилось — совместными усилиями они смогли довести проект своего тяжелого транспортника до ума и два предыдущих планера как раз дорабатывались по проекту третьего. — Будет вам, скорейшим образом. И только попробуйте после такого не заказать пару десятков этих машин! — погрозив кулаком находящимся почти за тысячу километров чиновникам военного ведомства, Алексей свалил экзамен на плечи не ожидавшего подобного подвоха Егора, прихватил тревожный чемоданчик и направился в столовую, где следовало озаботиться сбором перекуса в дорогу и фельдъегеря в попутчики.

Унтер-офицер Телянин обнаружился за угловым столиком, от которого открывался отличный вид на аэродром. Там он, пребывая в состоянии полного блаженства, потягивал ароматный чай вприкуску с вареньем и читал свежую газету “Волгарь” повествующую о жизни в мире вообще и Нижнем Новгороде в частности.

— Господин унтер-офицер. — подойдя к столику, оторвал Алексей того от настолько занимательного чтения, что фельдъегерь не заметил его приближения. — Имеются ли у вас еще дела по роду занятий вашего ведомства или после получения ответа вы отправитесь обратно в столицу?

— Я должен буду отправиться в столицу с первым же поездом, господин Потапов. — тут же подхватился фельдъегерь.

— К сожалению, я не могу ждать столь долго и потому отправляюсь в столицу на аэроплане. Если вы желаете, могу взять вас с собой пассажиром. Механики подготовят борт в течение полутора часов, и я немедленно вылетаю. Коли вы согласны принять мое предложение, у вас имеется один час на решение личных вопросов в Нижнем Новгороде, если таковые имеют место быть.

— Честно признаться, я не имею опыта полета на аэропланах. — кинув взгляд в окно, слегка опешил от свалившегося предложения фельдъегерь, — Но если вы предлагаете, я отказываться не стану. А что касается личных дел, то таковых не имеется.

— Прекрасно. В таком случае примите один совет бывалого авиатора. Посетите ватерклозет до взлета, потому что там, — Алексей ткнул пальцем вверх, — с этим делом могут возникнуть проблемы. До Санкт-Петербурга будем лететь часов девять без промежуточных посадок и коли прижмет, придется терпеть.

— Кхм, благодарю за совет, господин Потапов. Непременно воспользуюсь им, тем более что у вас здесь на заводе такие условия, что любому солидному отелю было бы не стыдно иметь.

— А у нас здесь вообще все для людей. И аэропланы. И удобства. — усмехнулся Алексей и кинув взгляд на часы, указал на свой борт, — Видите тот большой трехмоторный аэроплан?

— Конечно! — все же не заметить такую махину было невозможно.

— На нем и полетим. Прошу прибыть к нему не позднее десяти сорока. А пока позвольте откланяться, мне еще необходимо решить ряд срочных дел. — попрощавшись с будущим пассажиром, Алексей забежал на кухню, чтобы договориться насчет питания в полет, затем, взяв разъездной мотоцикл, заскочил на телеграф отбить в Гатчину сообщение о

скором прибытии и еще успел заглянуть на склад, где ему за пол часа собрали посылку с запасными частями для столичного представительства их компании. И ровно в десять пятьдесят “Белый лебедь” уже выкатывался на взлетную полосу, где, пробежав три сотни метров, оторвал свое пухлое тело от земли.

— Вот мы и взлетели, Аркадий Дмитриевич. Как видите, ничего особо страшного в этом нет. Главное, вниз не смотреть! — похлопал Алексей по плечу излишне напрягшегося фельдъегеря, с которым договорился перейти на менее официальный стиль общения во время подготовки аэроплана к взлету.

— А оно всегда так происходит? — нервно сглотнул унтер-офицер и рукой показал тряску сопровождавшую самолет во время пробега.

— Что вы! Конечно нет! Это же самый совершенный аэроплан, какой только имеется в мире на сегодняшний день, да и взлетно-посадочная полоса у нас лучшая в мире. Так что обычно трясет и кидает куда сильней. — “успокоил” своего пассажира Алексей и по его слегка бледноватому виду понял, что фельдъегерь проникся. — К тому же это один из немногих аэропланов с полностью закрытой кабиной. Так что полетим мы с комфортом! Никакого ветра в лицо, никаких слюней и соплей, размазываемых встречным потоком ветра по всему лицу. Благодать!

— А с какой скоростью мы летим? — решив больше не вдаваться в подробности самочувствия летчиков во время полета, поинтересовался Аркадий.

— Сейчас идем девяносто верст в час. Но как только поднимемся на километровую высоту, пойдем сто десять — сто двадцать, чтобы не жечь зря топливо.

— А могли бы и быстрее?

— Да. Максимально мы разгоняли его на испытаниях до ста тридцати семи по прямой. Но, это пустого, без груза. С полной загрузкой он, хорошо если, сто-сто десять тянуть сможет.

— И много он берет?

— Двенадцать человек, включая пилотов, или шестьдесят пять пудов груза.

— Невероятно! — восхищенно покачал головой фельдъегерь, забывший в интересном разговоре о недавней дурноте.

— Когда начнутся постоянные полеты подобных аэропланов между городами России, ваша служба перейдет на совершенно иные скорости. Вот увидите!

— Это да. — тут же закивал Аркадий, — Я до вас два дня добирался. А тут, фьють, и уже в столице. Так и поезда совсем скоро никому не нужны будут!

— Э нет, Аркадий Дмитриевич. Заменить поезда мы, по крайней мере, в ближайший век точно не сможем. Совершенно разные у нас весовые категории. Один обычный товарный вагон может перевезти груза в пятнадцать раз больше чем этот аэроплан. А уж о цене перевозки я вообще промолчу.

— Настолько дорого? — не понаслышке зная цены железных дорог, изрядно удивился унтер-офицер, поскольку не понимал, куда уж может быть дороже.

— Недешево. — покивал головой Алексей. — Мы примерно просчитывали и выходило, что перелет из Санкт-Петербурга до Москвы при полной загрузке аэроплана, не может быть дешевле 30 рублей с каждого пассажира.

— Ого! Это же вдвое дороже купе класса люкс выходит!

— Именно.

— Так получается, наш полет в столицу стоит все полтысячи рублей!?

— Чуть меньше. Но себестоимость именно такая! Просто сейчас мы, как бы, одновременно проводим испытание на сверхдальний перелет, поэтому убиваем двух зайцев сразу — и прибываем более чем скоро, и проверяем аэроплан. Вы только не волнуйтесь, Аркадий Дмитриевич, мы на этом птенчике уже пару тысяч верст намотали без каких-либо проблем, так что машина проверенная, надежная. А даже случись что, у нас с вами парашюты имеются!

— Господи, спаси и сохрани. — трижды перекрестился унтер-офицер, под залиvistый смех пилота.

— Вы лучше взгляните, какой вид открывается! Красота ведь! — дабы отвлечь пассажира от тревожных мыслей, Алексей указал рукой на иллюминаторы.

— И то верно! Надо же, как все, оказывается, сверху выглядит! С картами и не сравнишь! — с восхищением поцокал языком фельдъегерь, обзревая медленно проплывающую под ними землю.

— Это смотря какие карты, Аркадий Дмитриевич. Вон, в кармане карта лежит полюбуйтесь сами.

— Это что же за художник рисовал ее! — восхитился пассажир, разглядев на карте не только все реки с дорогами, но и отдельные дома проплывающих внизу деревень.

— Не художник, а техника! — наставительно поднял указательный палец пилот, — Эта карта — собрание фотоснимков, которые мы сами же и делали во время полетов. Если хорошенько приглядеться, то на ней даже скот и людей разглядеть можно. Первый, так сказать, законченный результат аэрофотосъемки. Не желаете ли побыть моим штурманом некоторое время?

— Да куда мне, Алексей Михайлович. — отмахнулся фельдъегерь, — Те же флотские господа офицеры годами учатся, чтобы преуспеть в этой науке.

— Все верно, но лететь нам больно долго и часа через три сами уже не будете знать, чем заняться. А тут и дело новое, и голова всегда занята. Так что выдвиньте вверх вон ту столешницу, это как раз складной штурманский столик...

Появление “Белого лебедя” над полем Гатчинского аэродрома произвело натуральный фурор. Не смотря на все старания упорядочить рынок авиастроения в России, количество конкурентов у “Пегаса” даже в отечестве составляло полдюжины заводов и заводиков, не говоря уже о постоянных попытках одиночек или офицеров Воздухоплавательной школы построить нечто свое, оригинальное. К тому же, преклонение перед всем европейским еще очень твердо сидело в умах, как офицеров, так и членов августейшей семьи, что приводило к постоянным закупкам новых моделей аэропланов за рубежом. В итоге, в ангарах Воздухоплавательной школы скопилось несколько десятков разнообразных моделей, большая часть которых по своим характеристикам проигрывала даже модернизированной версии У-1, а меньшая являлись ее лицензионной, а порой и пиратской копиями. И по сравнению с этими наборами реек, тряпок и растяжек трехмоторный гигант с аэродинамическими обводами и жесткой, фанерной обшивкой части крыла и фюзеляжа, смотрелся, как императорский гвардеец среди индейцев.

Сделав несколько кругов и совершив пролет над полем, Алексей повел самолет на посадку и выпустив закрылки, идеально притер его к земле, избежав козла или, не дай Бог, капотирования, которые являлись наиболее частыми причинами повреждений, а то и гибели аэропланов. Попытка же подъехать к ангарам была прервана на корню целой толпой мгновенно облепившей самолет со всех сторон, так что, дабы никого не покалечить, Алексей

был вынужден заглушить двигатели и остановиться.

— Это просто нечто невероятное! — у самой двери Алексея встретил распростертыми объятиями Петр Нестеров. — Если бы мне сообщили, что кто другой собирается прилететь к нам на многомоторном аэроплане, ни за что не поверил бы! Но вы — это феномен авиастроения, а потому я ни секунды не сомневался в правдивости полученной телеграммы!

— Добрый день, Петр. Я тоже весьма рад вновь видеть вас. — выставив из проема выполненную из дюрала лестницу, Алексей спустился на землю и пожал руку своему недавнему ученику. — Но вы неправы и несправедливы к иным конструкторам, друг мой. Лично мне известно, что еще как минимум один человек сейчас заканчивает проектирование своего многомоторного аэроплана.

— Верю, Алексей Михайлович! Вам, верю! Но лавров пионера в этом деле ему не видать, потому что вы наглядно продемонстрировали, кто именно заслуживает быть первым! — Петр хлопнул рукой по фюзеляжу, — Впрочем, как всегда!

— Что же, благодарю за столь лестное признание наших скромных трудов. — слегка поклонился Алексей и отступил в сторону, чтобы позволить выйти из самолета своему пассажиру. — Аркадий Дмитриевич, прошу на выход. Не сильно утомились в пути?

— Что вы, Алексей Михайлович! С таким рассказчиком как вы, время пролетело незаметно! А уж за предоставленную возможность управлять сим великолепным аэропланом, век вам благодарен буду!

— Полноте вам, Аркадий Дмитриевич. Экие пустяки. Для хорошего человека ничего не жалко. Но, позвольте откланяться, а то господа офицеры вот-вот накинутся на меня и сильно побьют, если я еще хоть мгновение буду игнорировать их стремление ознакомиться с данной машиной.

— Конечно, Алексей Михайлович. Всего вам хорошего и новых свершений. Ваши благородия. — отдав честь собравшимся вокруг инструкторам и ученикам воздухоплавательной школы, фельдъегерь протиснулся сквозь их плотные ряды и отправился на выход с аэродрома, уточнив направление у одного из механиков торчавших в задних рядах.

— Ну не томите же, Алексей Михайлович! — чуть ли не простонал штабс-капитан Нестеров и получив дозволение, тут же влез на борт.

— Прошу господа, проходите, осматривайте. Только, пожалуйста, по очереди. Аэроплан хоть и не малых размеров, но все же не резиновый. И не переживайте, я сейчас никуда не спешу и смогу уделить толику своего внимания каждому из вас.

— Ого! Это какой же вес он может поднять в воздух, если здесь еще и ящики тяжелые даже на вид? — раздался изнутри удивленно-восхищенный голос Нестерова.

— Обо всем расскажу, Петр Николаевич. Дайте только самому назад забраться. Эх, старость не радость. — прокряхтел Алексей, забираясь по легкой дрожащей лесенке обратно в самолет.

— Какая старость, Алексей Михайлович! Да вы же в самом расцвете сил! Только выйдете на Невский проспект, и внимание дам вам будет обеспечено, клянусь честью!

— Внимание дам — это конечно хорошо! Но еще лучше, когда после перелета спина и ноги не напоминают тебе о прожитых годах.

Экскурсия длилась часа два. Сначала, все без исключения посидели в кабине и на плетеных пассажирских креслах, оценив небывалый для аэропланов комфорт. Затем по достоинству оценили систему пневматического запуска двигателей, что была

позаимствована в свое время у Заурера. А после прискакал генерал-майор Кованько и всех разогнал. К моменту его приезда самолет уже был полностью разгружен с помощью местных нижних чинов, так что Александр Матвеевич в течение получаса изучал именно пассажирскую версию, отчетливо понимая, что переделать подобную машину в тяжелый бомбардировщик не представит особого труда, тем более что разговор о ней велся уже не первый год.

Пристроив “Лебеда” у ангаров и удостоверившись, что его полностью укрыли собранными по всему аэродрому брезентовыми накидками, Алексей уже в одиннадцатом часу вечера присоединился к генерал-майору, предложившему подвезти неожиданного гостя до гостиницы.

— Вы, конечно, обещали построить свой многомоторный аэроплан в этом году, но, честно признаюсь, удивили. Все без исключения пилоты все еще ходят, как мешком пришибленные, после вашего У-2 и буквально требуют увеличить количество аэропланов этого типа в десятки раз. Вот вынь им да положь! Мальчишки какие-то, а не гордость отечественного военно-воздушного флота! И тут вы появляетесь на своем “Лебеде”. Вы хоть представляете себе, Алексей Михайлович, в какую осаду возьмут меня теперь?

— Примерно представляю. — усмехнулся Алексей, в ответ на стенания Кованько.

— Вам все хиханьки да хаханьки, а мне некоторых излишне нетерпеливых особ уже пристрелить хочется!

— Пристрелить — это не педагогично! — авторитетно заявил Алексей, хорошо знакомый с непоседливостью тех, кто решил связать свою жизнь с небом. — Мы у себя таких непоседливых заставляем разбирать, чистить и собирать назад двигатели, пока они не научатся делать это с закрытыми глазами. И тем самым решаем разом несколько задач: успокаиваем излишне ретивых учеников, подтягиваем их в знании материальной части, высвобождаем своих работников от грязной, но необходимой работы и даем понять остальным учащимся, что играть в игрушки с ними не собираемся. В крайнем случае, можно назначить дежурным по аэродрому. Вечным дежурным. Для начала — на пару месяцев. А дальше можно принять решение по результатам поведения провинившегося.

— У вас, может, подобное и выходит. А здесь чуть что, так сразу честью офицера кичатся. Не уважают они меня, старика, так как вас.

— Наговариваете вы на себя, Александр Матвеевич. Ох наговариваете. — не согласился с собеседником Алексей. — Кого, как не вас, им уважать? Вы же их самый настоящий отец-командир. А мы... Мы просто учителя.

— Вы их кумиры, Алексей Михайлович.

— А вы для них авторитет, Александр Матвеевич. И в том, что возвращающаяся от нас молодежь изредка забывается, есть часть нашей вины. Слишком мы их расхолаживаем. Чувствуют будущие орлы ветер свободы, вот и чуют потом у вас. Но вы не волнуйтесь, ошибку нашу я понял и впредь обещаю держать господ учащихся в ежовых рукавицах.

— Вот за это буду только благодарен. А что у вас со сроками поставок новых аэропланов?

— Я привез с собой полный отчет, но если в двух словах. То сейчас мы готовы производить двадцать планеров У-2 и десять двигателей 3-5 в месяц. Еще двадцать двигателей конструкции Анзани, включая новейшие в 85 и 110 лошадиных сил, ежемесячно готов производить наш партнер господин Калеп. Последний хоть и уступает нашему 3-5, все равно подходит для установки на наш трехмоторный аэроплан. А вот на У-2 я бы его не

рискнул ставить. Чересчур тяжелый он, и потому непременно сместит центр тяжести машины. По этой же причине на все модели У-1 он сейчас и монтирует моторы в 66, либо в 85 сил. Так что у нас ожидается некоторая нехватка стальных сердец для наших перкалевых птенцов. Разве что начать закупать двигатели нашей конструкции у Анзани, который уже успел освоить их производство, но в связи с высокими таможенными акцизами, импортные двигатели выйдут заметно дороже. Также к концу лета из Риги должны вернуться проходившие там производственную практику работники, а также будет введен в строй еще один двигателесборочный цех, так что мы сможем увеличить производство до двадцати и более двигателей в месяц. Потому, до конца года сотню У-2 мы поставим сможем, если вы, конечно, не закажете иные модели. У нас ведь до сих пор семь У-1бис в заказах числятся, помимо тех, что находятся в производстве.

— К сожалению, это уже не в моей компетенции. Но даже сотня аэропланов уже не является достаточным количеством. Вы же сами прекрасно знаете, какая грандиозная авиастроительная программа была высочайше утверждена в этом году.

— Конечно, знаю. Мы на нее, честно говоря, всю молились. И, как оказалось, готовились к чему-либо подобному не зря. Ведь оставайся мы в плане технологического развития на уровне двухлетней давности, так бы и делали максимум по одному аэроплану в месяц. К тому же Дукс и Русско-Балтийский завод тоже показывают неплохой результат — по восемь — десять аэропланов ежемесячно они точно сдают.

— Да, но что они строят!? Бипланы устаревших европейских конструкций и ваш же одноместный У-1 с двигателями французской выделки! Разве что последняя модель инженера Сикорского приближается к вашему У-2. Но их было произведено всего две штуки, когда нужны десятки и сотни!

— Господин Калеп предлагали им выкупить лицензию на производство двигателей, но они отказались. — пожал плечами Алексей. — При том, что собственное мото-и автомобилестроение у них вполне освоено, включая двигатели. Уж не знаю чем их владельцы аргументируют такую свою позицию, но мне искренне жаль того же господина Сикорского, вынужденного работать в столь ограниченных рамках. Однако, он сам выбрал самостоятельный путь и я искренне могу пожелать ему творческих успехов в нашем нелегком деле.

— Кстати, раз уж вы упомянули автомобильное производство, как обстоят дела на вашей мотоциклетной фабрике?

— Вы знаете, очень неплохо. Вышли на производство двух сотен штук в месяц без увеличения производственных мощностей и количества рабочих. Могли бы и больше, но, увы, опять все упирается в двигатели. Ни станков, ни рабочих требуемой квалификации в достаточных количествах нет. Да и подрядчики все еще очень много брака дают. Порой, до половины партии заготовок вынуждены отправлять назад на переплавку. Зато могу похвастаться! Собрали первую пробную партию своих автомобилей! Шесть штук! Теперь будем их обкатывать до конца года.

— Что же, примите мои искренние поздравления. Пусть мы сейчас и едем на авто произведенном во Франции, я всегда был патриотом отечественного автомобилестроения. Так что не забудьте пригласить на презентацию своих новинок, когда будете готовы провести оную.

— Непременно, Александр Матвеевич!

— А что касается вашего “Лебедя”, то, насколько мне известно, летом, на очередном



авиационном салоне, будут озвучены условия конкурса на аэроплан для армии. В том, что ваш У-2 вновь оставит далеко позади всех конкурентов, я нисколько не сомневаюсь, но “Лебедь” затмит абсолютно все. И то, что на него последуют заказы от казны, я так же нисколько не сомневаюсь. Сможете ли вы организовать их производство хотя бы небольшими сериями?

— Сможем, даже не беспокойтесь на этот счет. Минимум, одну такую машину в месяц мы осилим. Во всяком случае, что касается планера. Вопрос, опять же, в двигателях.

— Ну, имея столь грузоподъемный аэроплан, я полагаю, вы сможете решить его без особых проблем. Это вам не на У-2 в фанерных чехлах контрабандные сигареты возить. — кинул хитрый взгляд на своего собеседника Кованько.

— Никогда не слышал о чем-либо подобном. — сделав покерфэйс, спокойно ответил Алексей под тихий смешок генерал-майора. И чтобы не затрагивать более эту скользкую тему, он увел разговор в сторону, — А как поживает ваша старая любовь — дирижабли?

— О! Вы знаете, готовится к закладке настоящий гигант! Он кстати так и называется “Гигант”! Объем более двадцати тысяч кубических метров!

— Так он же размером с крейсер получится! — совершенно искренне впечатлился Алексей.

— Так он и будет самым натуральным воздушным крейсером!

— Крейсером — вряд ли. — не согласился с собеседником Алексей. — Слишком уж водород горюч. Одна искра и вся эта махина вспыхнет, как факел. А вот в качестве транспорта с большой грузоподъемностью он может оказаться незаменим. Но это исключительно мое личное мнение. Все же пригодность того или иного типа вооружения может наглядно показать только война.

— Как это ни печально, но это факт. — не смог возразить ему Кованько. — Но именно она дает работу нам, военным и вам, производителям вооружений. Кстати о вооружении! Как продвигается ваш проект оружейной фабрики?

— Вы знаете, весьма неплохо. Уже отгрузили пятую партию своих пистолетов в Европу, да и господа офицеры проявляют изрядный интерес к нашему РТ1911. Как в прошлом году государь император высочайше повелеть соизволил носить наш пистолет в качестве табельного оружия приобретаемого за свой счет, так по три сотни в месяц продаем.

— Да, приходилось слышать множество лестных отзывов. Говорят, ваш пистолет ни в чем не уступает ни Браунингу, ни Борхард-Люгеру. Надо будет и самому как-нибудь опробовать. А что с производством пулеметов?

— Пока намного хуже, чем с пистолетами. Владимир Григорьевич в компании с Василием Алексеевичем слишком рьяно взялись за переделку конструкции пулемета Мак-Клена. Но, признаться честно, в этом есть и наша доля вины. Сами попросили максимально упростить и удешевить конструкцию. Обещают к концу лета предоставить чертежи и натуральный образец. Но управятся ли?

— Владимир Григорьевич — это надо полагать, Федоров?

— Именно так.

— А Василий Алексеевич — это кто такой?

— Василий Алексеевич Дегтярев — это золотые руки и светлая голова! Он сейчас служит слесарем в мастерской при оружейном полигоне в Офицерской стрелковой школе. Но я не я буду, если лет через пять-десять он не станет столь же известен как Сергей Иванович Мосин.

— Что же, отрадно, что в нашем отечестве не одни новгородские затейники способны творить чудеса. — позволил себе отпустить тонкую шутку генерал-майор.

— А уж нам то как отрадно, Александр Матвеевич! А то все одни, да одни! Надрываемся! — тут же подыграл ему Алексей, после чего они дружно и искренне посмеялись.

Доехав до гостиницы, Кованько все же поинтересовался причиной визита Алексея в столицу и узнав о вызове от великого князя Александра Михайловича, тут же рассудил, что завтра, когда Алексей явится на аудиенцию, ему тоже не мешало бы находиться в приемной великого князя. Благо, что и прочих вопросов уже накопилось немало, так что причин явиться у него было в избытке. А понадобится он или нет, то великому князю решать. Главное, что он окажется в нужное время в нужном месте, случись такая необходимость.

— Алексей Михайлович, проходите, присаживайтесь! Рад вас видеть! — в десять часов утра Алексей, как штык, стоял в кабинете шефа ИВВФ Российской Империи.

— Добрый день, Александр Михайлович. Покорнейши благодарю.

— Наслышан о вашем прибытии, Алексей Михайлович. Как мне поведали, вы опять произвели натуральный фурор! Впрочем, за последние годы это стало визитной карточкой вашей компании. Что ни появление в столице — то обязательно с очередным шедевром технической мысли.

— Стараемся держать марку, Александр Михайлович. — позволил себе усмехнуться Алексей.

— Правильно ли я понимаю, что вы доработали свой трехмоторный аэроплан, что демонстрировали мне в конце прошлого года?

— Совершенно верно. Дольше задерживать серийное производство этих машин не имеет смысла. Пока наши возможности позволяют собирать по одному такому аэроплану в месяц, но уже в следующем году сможем выдавать по три-четыре штуки.

— И какое количество ожидается к концу года?

— Если будут заказы, то с учетом перестройки предсерийных образцов, десять планеров поставить сможем.

— Только планеров? — нахмурился великий князь, — А двигатели?

— наших двигателей едва хватит на уже заказанные аэропланы марок У-2. А оснащение моторами десяти наших У-3 потребует увеличения производства минимум на треть, чего мы сейчас позволить себе никак не можем по причине отсутствия производственных мощностей и обученных мастеровых. Мы, конечно, делаем все возможное для решения данного вопроса, но увеличение выпуска авиационных двигателей можно ожидать не раньше осени.

— И что вы можете предложить для решения данной проблемы сейчас?

— Либо монтаж на эти аэропланы двигатели выделки господина Калепа. Но их ресурс все еще заметно ниже нашего. Либо поставку 3-5 из Франции. У нас уже имеется договоренность с господином Анзани об этом. Вот только сами понимаете, цена. — развел руками Алексей.

— Да, деньги это именно то, чего не хватает всем и всегда.

— Деньги и время, Александр Михайлович. — позволил себе поправить великого князя Алексей. — Ведь время, это такой ресурс, который не купишь ни за какие деньги.

— И то верно. А времени остается все меньше и меньше. Вот и первые ласточки большой войны уже появились.

— Вы об Итало-турецкой войне или о причине моего вызова? — тут же подобрался

почуявший запах крови гость.

— И о том и о другом. — тяжело вздохнул Романов. — Османская империя дряхлеет. Вот уже и итальянцы отрывают от нее куски в Северной Африке. По всему выходит, что и православным народам пришло время поднять голову и вернуть себе захваченные некогда османами территории в Восточной Европе, пока это не сделал кто-либо другой. Болгарский царь обратился к нам с прошением поставить его армии аэропланы и по возможности прислать пилотов-добровольцев, поскольку своих у него не имеется ни одного человека. Также нас попросили провести обучение четырех пилотов и такого же количества техников для зарождающегося ВВФ Болгарии. Данное прошение было величайше утверждено, потому я и направил вам послание.

— Что именно требуется от нас, Александр Михайлович? Только поставка аэропланов или обучение тоже?

— Пока только обучение, Алексей Михайлович. Аэропланы Болгарии будут поставлены из наличия ИВВФ России. В настоящее время у нас имеется немало моделей, которые стоит проверить в реальных боевых действиях наряду с вашими аэропланами. К тому же, ваши машины выходят заметно дороже. Я то уже хорошо осознал, что они того стоят. Однако, навязывать свое мнение в данном вопросе владельцу другого государства я посчитал излишнем. Но чтобы возместить собственные потери от передачи техники Болгарии, мы разместим у вас заказ на четыре дополнительные машины.

— Ага, нашли куда сбавить накопившийся в закромах родины летающий хлам и не стали переубеждать покупателя в обратном. Хитрецы доморощенные. — подумал про себя Алексей, внешне оставаясь полностью сосредоточенным на речи великого князя.

— Всего мы поставим шесть Блерио-11, два Сикорский-2, два Фарман-3, два У-1бис и два У-2Р. Поскольку рядом этих аэропланов будут управлять наши соотечественники, я хотел бы побеседовать с вами о тактике их применения. Ознакомившись с трудом генерал-майора Кованько, написанного с вашим непосредственным участием о тактике применения аэропланов на поле боя, я счел необходимым побеседовать сперва с вами, и лишь позже с Александром Матвеевичем. Как бы вы посоветовали применять ту или иную модель из перечисленного мною списка?

— Если позволите, начну с менее пригодных моделей и потихоньку пойду дальше.

— Извольте.

— Блерио-11 и Сикорский-2, являющийся отечественной переделкой французской машины, не годны ровным счетом ни на что. Эти аэропланы я бы сразу отдал прочим пилотам, которых найдет или наймет Болгария в других странах. Тихоходный, не отличающийся хорошей прочностью. Его можно применять исключительно для полетов в свое удовольствие. Ту же разведку вести с него весьма затруднительно из-за широких крыльев, закрывающих пилоту практически весь обзор. При появлении над полем боя, он просто-напросто превратится в летающую мишень. Дальше идет Фарман-3. В отличие от Блерио его можно ограниченно применять для разведки благодаря возможности размещения сразу двух человек и небольшого груза — того же фотоаппарата, к примеру. У-1бис можно применять в качестве разведчика и импровизированного бомбардировщика. Но переделывать его в бомбардировщик пилотам и техникам придется собственными силами. Мы за это браться не будем — только время потеряем. Данных машин было произведено не так уж много, а пришедший им на смену У-2 мы уже изначально разрабатывали с возможностью сброса авиабомб. Кстати, нашу предсерийную машину мы уже оснастили

штатными бомбодержателями и даже провели два десятка тестовых бомбометаний муляжей двухпудовых бомб.

— Вот как? И каковы результаты?

— С высоты в 50 саженей при сбросе разом всех четырех бомб по расчетам обеспечивается покрытие не менее взвода пехоты на марше или двух полевых орудий развернутой артиллерийской батареей. Правда, попадали мы один раз в три вылета. Бомбить с большей высоты столь легкими бомбами не имеет никакого смысла, особенно если снаряжать их черным порохом, а не мелинитом или тротилом. Разброс происходит слишком большой. Семипудовую бомбу возможно применять на высотах в 100–200 саженей. Ниже не рекомендуется — свои же осколки и ударная волна побьют, а при сбросе выше 200 саженей — вообще не попадаем. Неси аэроплан четыре или шесть таких — можно было бы попробовать. А с У-2 — бесполезно.

— Значит, пока вы предлагаете запускать в производство двухпудовые бомбы?

— Да. Конструкция и взрыватель отработаны. Можно потихоньку наполнять ими арсеналы.

— Желаете наладить их производство у себя?

— Желаем. Как и осуществлять переделку снарядов к орудиям для бронированной техники. У нас под боком находятся Канавинский металлургический и Сормовский заводы, которые могут поставлять необходимые отливки корпусов в достаточных количествах. А уж стабилизаторы мы могли бы производить самостоятельно. Кому угодно это дело не поручишь — стабилизатор, штука требующая большой точности и знаний. А передай мы чертежи тому же Сормово, получим в итоге бомбы летящие куда угодно, но только не в цель.

— Хорошо, я подумаю о такой возможности.

— Благодарю, Александр Михайлович. Так вот, те У-2Р, довольно легко можно переделать в У-2Б, то есть бомбардировщик, даже в условиях аэродрома.

— Это может сделать любой техник или потребуются ваш специалист?

— Естественно, потребуются специалист. И мы с удовольствием предоставим его, если возникнет такая потребность. В свою очередь хотел бы испросить дозволения отправиться рядом сотрудников нашего завода добровольцами в Болгарию, когда там начнутся боевые действия. Мы даже готовы обеспечить их аэропланами.

— Опять хотите что-то испытать?

— Естественно. Можно сказать что все! И технику, и тактику, и себя.

— Себя они видят ли хотят испытать! — мгновенно вспыхнул великий князь. — Не позволю! Ни одному из всей вашей троицы! — хлопнул он ладонью по столу. — У нас вон сколько уже специально обученных господ офицеров покоряют небесные выси! Вот пусть они и воюют там, где родина прикажет! А вы, Алексей Михайлович, сидите у себя в Нижнем Новгороде и стройте аэропланы! Каждому свое! А если вам не хватает острых ощущений, то я хоть сейчас готов отправить на ваши фабрики ревизионную комиссию. Пусть проверят, что это у вас за воздух такой волшебный, что из него как по мановению волшебной палочки появляются подшипники, стартеры, свечи зажигания и приборы управления с метрической системой исчисления!

— Помилуйте, Александр Михайлович, при чем тут какой-то сказочный волшебный воздух! Все эти комплектующие мы закупаем вполне официально у различных компаний!

— У контрабандистов вы их закупаете, милейший! И вы сами прекрасно это знаете! Не считайте, будто жандармы просто так едят свой хлеб!

— Не понимаю, о чем вы говорите, ваше высокопревосходительство. — надулся, словно мышь на крупу, Алексей в ответ на вполне законные обвинения. — У нас все бумаги в порядке. А если кто и таскает эти детали через границу в обход таможенного контроля, то о том пусть у пограничной стражи голова болит. Кто, что и как нам доставил — не наше дело. Как вы сами правильно заметили — наше дело строить аэропланы.

— Вот и стройте, раз вам в этом никто не мешает и даже помогает по мере сил! И чтобы я больше не слышал от вас ни единого слова о поездке в Болгарию! Обучите их пилотов, как частных лиц, и этого будет вполне достаточно.

— За обучение они будут платить как частные лица?

— Да. — коротко бросил растерявший хорошее расположение духа великий князь.

— Я правильно понимаю, что ученики уже прибыли?

— Правильно.

— В таком случае не вижу смысла более задерживаться в столице. Разве что вы соизволите осуществить обзорный полет на “Белом лебеде”. — предпринял попытку смягчить последствия не самой удачной беседы Алексей и не прогадал.

— Соизволю. — немного поколебавшись, все же не утерпел командующий ИВВФ. — Когда вы будете готовы к вылету?

— Думаю, часа в три будет в самый раз.

— Хорошо. — сверившись со своим расписанием, великий князь соизволил согласиться. — В три часа прибуду в Гатчину. А теперь уходите, Алексей Михайлович, не доводите до греха.

— А как же представление болгарским пилотам?

— Завтра. Все завтра. Мы же не ждали вас так скоро!

Начищенный, проверенный и заправленный трехмоторный гигант пронзительно засвистел сжатым воздухом рванувшим по пронизывающим его магистралям и вслед за этим затарахтел сначала левым двигателем, потом правым, а под конец — носовым.

— Пневматический стартер. — пояснил изрядно удивленным пассажирам Алексей. — Сконструировали на основе разработок господина Заурера. Основой системы является баллон со сжатым воздухом, который можно заправлять, как от внешнего устройства, так и от работы двигателей самого аэроплана, если подключить к одному из них воздушный насос. Почти такая же система используется для тушения двигателей. Только в ней вместо воздуха хранится углекислый газ, который сопряжен с емкостью наполненной смесью воды и талька. Если, не дай Бог, воспламеняется один из двигателей, мы переводим рычаг на этой панели с нейтрального положения на требуемый тушения двигатель и поворачиваем этот красный вентиль. — перекрикивая рокочущие двигатели, пояснял Алексей, тыкая пальцем то в панель приборов, то в потолок кабины плотно утыканные различными рычагами и приборами.

— Просто глаза разбегаются от такого разнообразия. — покачал головой генерал-майор Кованько, пристроившийся на ближайшем пассажирском сиденье за спиной великого князя, занявшего место второго пилота. А справа ему вторил не менее восхищенный Петр Нестеров.

— Тормоза у нас гидравлические. Плюс, имеется возможность отапливать кабину теплом идущим от двигателей. Именно для этого на них установлены дюралевого обтекатели. Сейчас у них открыты боковые заслонки и весь теплый воздух уходит наружу. Но стоит повернуть данные рычаги, как они захлопнутся и откроются заслонки ведущие внутрь салона. Имеются здесь и стеклоочистители. Они работают от электромотора, питающегося

от генератора носового двигателя.

— Просто невысказано! — протянул великий князь. — Это уже не аэроплан, а какое-то произведение искусства получается.

— Мы старались. — улыбнулся Алексей и добавил газа для прогрева двигателей.

— Вот только теперь я точно боюсь услышать цену данного изделия.

— Не буду вас мучить. В такой комплектации “Люкс” этот красавец стоит девяносто тысяч рублей. — Алексей безбожно завысил цену самолета в два раза. — Но для военного ведомства мы можем предложить упрощенную версию ценой в шестьдесят тысяч.

— А в чем состоит ее упрощение?

— Из всех перечисленных мною систем на ней останется только система пожаротушения и гидравлические тормоза. Салона в ней как такового не будет. Иллюминаторов тоже. Как и обтекателей. Стеклоочистители оставим, но с ручным приводом — одному из пилотов надо будет крутить ручку, чтобы приводить их в движение. Одним словом, минимум комфорта при сохранении полной функциональности и безопасности.

Потребовав от пассажиров пристегнуться, Алексей вывел двигатели на взлетный режим и пробежав две сотни метров У-3 потихоньку полез вверх. Чем-чем, а скороподъемностью этот самолет не отличался, с трудом делая семьдесят метров в минуту. Сделав круг над Санкт-Петербургом, Алексей повел самолет к Кронштадту, где наглядно продемонстрировал своим пассажирам и недоумевающим морякам-балтийцам одно из основных предназначений их детища.

Сделав небольшой круг над Кронштадтом, и выбрав в качестве мишени самый большой броненосец, он отвел самолет в залив и лег на обратный курс, постепенно снижаясь все ниже и ниже.

— Выходим в торпедную атаку, господа! Скорость сто десять, высота сорок. Штурман, рассчитать курс и время сброса торпеды. Цель — броненосец “Андрей Первозванный”! — перекрикивая рокот двигателей, принялся давать вводные Алексей.

— О чем вы, Алексей Михайлович!? Какой курс, какая торпедная атака!? — слегка опешил великий князь.

— Время уходит, штурман. — не обращая внимания на впавшего чуть ли не в шок князя, Алексей продолжал вести У-3 чуть ли не в борт броненосца. — На второй круг зайти не сможем, собьют! Давай расчет!

— Да я..., да мы... — так и не смог выдать что-либо членораздельное контр-адмирал, все более расширяющимися глазами наблюдая за вырастающим прямо по курсу бортом броненосца.

— Дистанция четыреста, скорость сто десять, высота — двадцать. Сброс! Есть сброс! — добавив оборотов, Алексей тут же потянул самолет вверх. Проскочив метра в двадцати над верхушками мачт броненосца, он повернулся к притихшим пассажирам и подмигнув, сказал, — Вот так оно и будет происходить, господа. И никак иначе!

— И никак иначе. — повторил потрясенный командующий ИВВФ и оторвав взмокшие ладони от подлокотников кресла, вытер ими не менее взмокшее лицо. — А вы, авиаконструкторы, все такие... — изобразив рукой в воздухе нечто непонятное, он все же смог подобрать верное определение, — сумасбродные?

— Без малейшего исключения, ваше высокопревосходительство! А не то как бы мы отваживались поднимать в воздух свои конструкции? — с небольшой толикой безумства а

глазах, хохотнул пилот, заставив тем самым великого князя передернуть плечами.

— Петр Николаевич, только не говорите мне, что вы тоже точно такой же. — бросив взгляд на сидевшего за Алексеем офицера, поинтересовался великий князь, но увидев настоящий огонь в глазах Нестерова, лишь обреченно махнул рукой, — И этот такой же.

Опустив бинокль и вцепившись в поручни правого крыла мостика, Александр Павлович Зеленой наблюдал за приближающимся к его кораблю огромным многомоторным аэропланом. Вот, снизившись до уровня труб, он зафиксировал свое положение и пролетев так кабельтов, резко пошел вверх, ревя всеми двигателями.

— Вот наглец! — погрозив кулаком вслед промчавшемуся над броненосцем аэроплану, капитан 1-го ранга повернулся к старшему офицеру броненосца, — Вы это видели, Михаил Николаевич!? Каков наглец, а!? Вот что вы можете сказать на подобное хулиганство!?

— Как бывший миноносник, бывшему миноноснику могу сказать, что нам всадили самоходную мину прямо в борт, Александр Павлович.

— Вот и я о том же! Найду этого летуна и уши надеру! Будет знать, как использовать мой броненосец для отработки минной атаки! Без какого-либо согласования со мной!

— Зато нам наглядно продемонстрировали, что сие возможно. А кто предупрежден, тот вооружен.

— Тоже верно. — слегка остыл командир броненосца. — Но уши все же оторву, чтоб впредь неповадно было. Идемте, Михаил Николаевич, будем выяснять, кто это изволил так хулиганить.

Тем временем Алексей пояснял своим слегка отошедшим от шока пассажирам острую необходимость введения в обиход всех летчиков метрической системы измерения. — Посудите сами, господа, все приборы управления у нас импортные и исполнены именно в метрической системе, так что пока пилот или штурман будут переводить эти данные в дюймовую систему, упустят драгоценное время. А время в данном случае означает жизнь! Промедли пару секунд и получи снаряд противоминного калибра прямо в лоб! Делать же приборы управления самостоятельно — выходит слишком разорительно. В той же Европе их изготавливают десятками тысяч для аэропланов, автомобилей, мотоциклов. У нас же потребность чуть более трех тысяч в год, с учетом мотоциклетного производства. Ради таких объемов разрабатывать механизмы подобных приборов под версты и сажени никто не согласится.

— И только поэтому вы предлагаете отказаться от системы исчисления веками применяемую в Российской Империи?

— И что тут такого? В древности вон, все локтями и пядями мерили! Чего же мы ту систему измерения не сохранили? Неудобно стало! Вот и пришли к новой! Сейчас происходит то же самое. Метрическая система просто-напросто более универсальна.

— Так может нам и календарь Григорианский принять? — ехидно поинтересовался из-за спины Кованько.

— А вот в эту дискуссию я точно вступать не буду. — тут же откестился Алексей, — Религиозные конфликты всегда обходились противоборствующим сторонам слишком дорого. Лучше давайте обсудим проведенную атаку. Что, по вашему мнению, было верным, а что нет?

На следующий день забитый пассажирами У-3 вылетел в Нижний Новгород с промежуточной посадкой в Москве, унося не только будущих пилотов ВВС Болгарии, но и изрядно довольного Алексея. Его хулиганская выходка позволила доказать, что учиться

воевать с помощью аэропланов — жизненно необходимо. Слишком многие предположения и пожелания господ офицеров, озвученные еще в полете, были разбиты железной логикой его ответов, основанных, естественно, на знании будущего и дополненные некоторым количеством расчетов. Также, помимо твердого заверения в скором заказе на военные варианты У-3, выбивать деньги на которые собирался лично великий князь, Алексей получил таки разрешение на отбытие любого из них в Болгарию в качестве добровольца, но при условии занятия исключительно технической должности. Причем, немалую роль в умасливании великого князя сыграл презентованный мотоцикл исполненный в комплектации “Супер Люкс”, который очень удачно прибыл из Риги. Покрытый не привычной черной краской, а белым авиационным лаком с хромированными крыльями и выхлопными трубами, украшенный отполированными бронзовыми вставками в виде орлиных крыльев на топливном баке и вылитой из бронзы фигурой орла, закрепленной на переднем крыле, он поразил великого князя до глубины души. И это было немудрено, поскольку исполнен мотоцикл был в единственном экземпляре.

### Глава 7. Репетиция. (ЧЕРНОВИК)

Болгария вступила в войну, впоследствии получившей название Первой Балканской, 17 октября 1912 года, заключив союз с Сербией и Черногорией, через девять дней после ее начала и опередив еще одного союзника — Грецию, всего на сутки. Об этом плывшие из России летчики и техники узнали только по прибытию в Болгарский порт Бургас, выйдя на грузо-пассажирском судне РОПиТа из Одессы 16 октября. Часть аэропланов уже ранее были доставлены в Болгарию, но четыре машины производства завода “Пегас” было решено отправить в сопровождении специалистов прошедших отдельную подготовку по управлению и обслуживанию именно этих аэропланов. Вместе с ними в трюме парохода “Евфрат” находился еще один аэроплан являвшийся собственностью добровольца Дубова.

Выгрузка и оформление бумаг растянулись еще на два дня и лишь 19 октября, когда болгарские войска перешли границу Османской империи, авиаторы, загрузив ящики с разобранными аэропланами на железнодорожные платформы, смогли покинуть территорию порта. Все они были отправлены на правый фланг растянувшегося на две сотни километров фронта, где дивизии действующие на левом фланге 2-й Болгарской армии, с ходу захватив приграничные укрепления и абсолютно неповрежденный мост через реку Марица, практически не встречая сопротивления, начали продвижение в сторону города Эдирне.

Единственный Авиационный отряд оказался придан именно 2-й армии по той простой причине, что именно она наступала по относительно равнинной местности, где имелась возможность подыскать подходящее для аэропланов летное поле. В то время как 1-я и 3-я армии вынуждены были продвигаться по горным дорогам, где, порой, даже провозка полевого орудия составляло немалую проблему, что уж тогда было говорить об аэропланах, для перевозки каждого из которых требовалось до трех крупных повозок, за исключением разве что малюток Блерио-11, в сложенном состоянии помещавшихся в одну.

Вот только повозки не понадобились. Отступавшие турецкие войска не потрудились привести в негодное состояние железнодорожные пути и потому всю первую неделю прибывшие из России добровольцы с комфортом тащились вслед за пехотными дивизиями. И только 22 октября они, наконец, покинули успевший стать родным поезд. Именно в этот день болгарская армия подошла к Эдирне. Относительно небольшой город являлся одним из наиболее важных стратегических пунктов турок. Именно через него проходили все железнодорожные пути обеспечивающие снабжение Западной армии Османской Империи.



Естественно, оставлять столь важный перевалочный пункт без должного прикрытия никто не стал бы и потому в самом городе, крепости и в оборудованных в округе укрепрайонах размещалось не менее 70000 солдат.

Из-за ненастной погоды стоявшей последние пару недель, большая часть полей и дорог оказались непригодны не только для размещения авиации, но даже для продвижения сухопутных войск. Размытые дождем дороги и залитые поля уже после прохода первых отрядов превращались в непроходимые болота, по которым даже лошади продирались с трудом. Пехота, сжав зубы, медленно брела вперед, но каждый километр стоил болгарской армии не одной пары сапог. Подметки десятками засасывались в грязь, доставляя бредущим по дорогам солдатам возможность прочувствовать все прелести походной жизни. Походные кухни хоть и имелись в армии, не могли проехать вслед за пехотой по разбитым дорогам, и потому о горячей пище приходилось только мечтать. Уже на пятый день болгарские солдаты готовы были нести походные кухни на руках, лишь бы съесть на привале что-нибудь теплое, но командиры вынуждены были нагрузить их плечи разобранными орудиями, поскольку кони тащить их дальше уже не могли.

Только оценив “масштаб трагедии” все без исключения авиаторы осознали, насколько им повезло с железной дорогой оградившей их от всех тягот и лишений легших на плечи пехотинцев, кавалеристов и артиллеристов.

Братъ Эдирне с ходу командующий болгарскими войсками на этом участке фронта не решился и части принялись окапываться в его окрестностях, перерезая все железнодорожные пути и дороги ведущие на запад, где сербские, черногорские и болгарские войска вступили в бои с Западной армией осман. Казалось бы что в такой ситуации как раз можно было спокойно заняться обустройством аэродрома, но все инженерные части были отряжены на устройство окопов и временных укреплений, а собственных сил летчиков и механиков было явно недостаточно для приведения в порядок поля площадью в 10 гектаров, выделенном для их размещения. Тем более что из всей потребной техники в наличии имелись только лопаты, причем, привезенные с собой из России. От местных же интендантов кроме продуктов питания не было получено ровным счетом ничего. Да и продукты не отличались особым изыском и потому русские добровольцы вынуждены были находиться практически на полном самообеспечении.

Как бы извиняясь за две предыдущие недели, следующие три дня погода радовала всех безоблачным солнечным небом, позволив, наконец, согреться и обсушиться. Подсохло и поле к радости всех собравшихся на нем авиаторов. А таких к 25 октября собралось уже более двух десятков человек.

Аэропланы, прибывшие вместе с пилотами из России, все еще требовали сборки и потому первый вылет был осуществлен пилотами проходившими обучение во Франции и прибывшими с закупленными в Западной Европе машинами несколькими днями ранее. На немецком Альбатросе MZ-2, как две капли воды походившим на французский Фарман-3, но оснащенном немецким двигателем с водяным охлаждением, на которые делала ставка одна из крупнейших в Германской Империи авиационных компаний “Альбатросверке ГмбХ”, поручики Радул Милков и Продан Таракчиев осуществили первый боевой вылет в этой войне, осуществив визуальную разведку города Эдирне и его окрестностей.

Но если в первый вылет ушел всего один аэроплан и два пилота, то над возможностью их запуска трудился весь состав 1-го Авиационного Отряда, в который свели все аэропланы и всех летчиков. Для начала нашли относительно ровную и сухую возвышенность, затем

срыли на ней кочки и забросали землей ямы. Хотели еще застелить небольшой участок досками, но таковых под рукой не оказалось. Зато в отряде обнаружилось немалое количество юных пиротехников, соорудивших из артиллерийских снарядов и динамитных пашек эрзац-бомбы.

Осталось неясным нанесли ли первые сброшенные бомбы хоть какой-нибудь урон противнику, кроме морального, но вот фотографии узловой железнодорожной станции Караагач, у которой сосредоточивались резервы турецкой армии, вышли неплохими. Вот только в эти дни основные бои на восточном фронте происходили в округе города Люлебургаз, находившегося более чем в семидесяти километрах от места базирования авиационного отряда и по причине отсутствия связи наладить взаимодействие с авиацией не представлялось возможным. К тому же, для большей части аэропланов преодоление подобных расстояний все еще являлось солидным достижением. Тот же Альбатрос после своего первого вылета на четыре дня попал в ремонт с перебором двигателя из-за некачественного топлива, а также исправления подломившегося при посадке шасси.

Зато к следующему дню успели подготовить пару Блерио-11, на которых еще один поручик болгарин Христо Топракчиев и русский доброволец Тимофей Ефимов, оказавшийся младшим братом самого Михаила Ефимова, признанного всеми одним из наиболее выдающихся русских летчиков, совершили первые агитационные полеты — разбрасывая листовки с призывами о сдаче над Эдирне и расквартированными вокруг него турецкими частями.

С самого утра 30-го октября небо оказалось затянуто серыми тучами с редкими прорывами, в которые всего на несколько минут успевало заглянуть красноватое солнце. По земле же стелился туман, заставлявший всех обитателей аэродрома потуже кутаться в куртки, френчи и шинели лишь бы спастись от пробирающего до костей холода. Правда, начинающий дуть восточный ветер, обещал вскоре разогнать белесую муть.

— Ну что, дружок, полетаем сегодня? — скрывшись под навесом одного из возведенных ангаров, Михаил прошелся вдоль борта своего У-2, поглаживая ладонью по обшивке. — Знаю, что погода не фонтан, но да мы с тобой и не в такую летали. Справлялись раньше, справимся и сейчас. Так ведь? Покажем этим птенчикам желторотым чего стоит истинный летчик?... Покажем?... Вот и я так думаю.

— И все же красивый у вас аэроплан, Михаил Леонидович. Доброго вам утра! — в просвете откинутого в сторону занавеса стоял Тимофей. — Позвольте зайти?

— Доброе утро, Тимофей Никифорович. Конечно, проходите.

— Благодарю. — обозначив легкий поклон, он подошел к укрытой под навесом машине и окинул ее завистливым взглядом, — Сколько не смотрю на ваше новое детище, никак не могу налюбоваться. Особенно с этим обтекаемым носом. Мой “Старик” на его фоне уже не смотрится произведением технического прогресса.

— А что вы хотели? Прогресс не стоит на месте. Да и ваш Блерио не такой уж и старый. Сравните его хотя бы с подобными аэропланами первых выпусков. Ваш аэроплан на их фоне смотрится вполне неплохо. Хотя ресурс, конечно, мог быть побольше. Сколько вы на нем уже налетали?

— Почти сто часов.

— Скажу честно, для Блерио-11 это почтенный срок. Еще часов тридцать — сорок и все. Надо будет списывать.

— Это точно. — с сожалением вздохнул Тимофей. — А то и раньше. Двигатель уже два

капитального ремонта прошел. Больше вкладывать в него средства не имеет смысла. Отлетает последние часы десять — пятнадцать и все... Придется покупать новый аэроплан.

— Будете рассматривать различные варианты, не забудьте про нас! — похлопал по крылу своей машины Михаил.

— Увы, на аэроплан вашего производства у меня вряд ли хватит средств. — только и смог что развести руками в ответ Тимофей, — Дорогие они у вас.

— Дорогие. Не отрицаю. Но ведь они того стоят!

— Еще как стоят! Но и следующей моей машиной будет, скорее всего, тот же Блерио. Или новый Ньюпор-4. Хотя, говорят, что у него весьма своеобразное управление. На что-либо большее у меня никаких средств не хватит.

— Понимаю. Но еже ли вдруг, то милости просим. Мы клиентам всегда рады! А теперь не поможете мне подготовить моего крылатого боевого коня к вылету?

— С превеликим удовольствием!

— Тогда хватайте вон то ведро, а я пока достану масло. Пойдем, погреем его над костерком.

— Ого! Высочайшей степени очистки! Для гоночных автомобилей?

— Оно самое. Касторовым, конечно, тоже можно. Но мы с собой привезли именно это. Местные же пусть заправляют свои аэропланы всем, чем хотят. По мне так уж лучше раскошелиться на хорошее масло и топливо, чем рисковать возможностью выхода двигателя из строя.

— А мой Гном такое, увы, не переваривает. Только касторовым и заправляю.

— И как? Проблемами с пищеварением не страдаете? — вовсю развеселился Михаил, зная, что подобный казус время от времени случался, как с летчиками, так и механиками имеющими дело с ротативными двигателями, что во время работы забрызгивали маслом все вокруг, включая фюзеляж самого аэроплана.

— Тьфу на вас, Михаил Леонидович. Нет чтобы пожалеть человека! А вы все смеетесь.

— Не вешайте нос, Тимофей Никифорович. Зато касторовое масло куда как легче отмывать.

— Оно конечно так, но у меня уже весь аэроплан пропитался им насквозь. С вашим то двигателем подобного не случается.

— Что тут скажешь? Конструктивные особенности. Вот вам подставка для ведра. Установите, пожалуйста, поровнее, чтобы ведро не опрокинулось. — дождавшись, когда Тимофей проверит надежность установленной конструкции, Михаил открыл канистру и принялся лить в ведро загустевшее за ночь масло. — Благодарю за помощь. Сами-то подготовили свой аэроплан к вылету? Чугунную сковороду на сиденье подложили?

— Сковороду? — немало удивился Тимофей впервые услышав о подобном нововведении. — Господи, а это-то зачем?

— Затем, чтоб пятую точку турецкие пули не испортили! Летят-то они снизу вверх! Так что без сковороды летать никак неуместно! Мы их себе еще в Симеоновграде добыли! Два дня искали те, что потолще! — наконец, будучи более не в силах сдерживаться, Михаил от души рассмеялся и чуть не пролил масло.

— Ну вот! Опять надсмехаетесь! — улыбнулся в ответ его собеседник. — Но на этот раз вам меня разыграть не удастся. Я оказался куда прозорливее вас и заказал себе бронелист на пол кабины еще в Санкт-Петербурге. Пять миллиметров броневой стали между прочим!

— Пять миллиметров? — закончив лить масло, Михаил в раздумье потер

подбородок, — Это вам, батенька, ниже трехсот метров лучше не опускаться. Бробьют-с.

— А вы то откуда знаете? — немало удивился добровольный помощник.

— Естественно из опытов! Знаете сколько тысяч патронов и десятков бронеплит мы извели, пока подобрали оптимальную толщину брони для своих аэропланов!?

— Так значит и у вас всех установлена броня кабины?

— Нет. Не у всех. Только на моем аэроплане. Восемь миллиметров! Такая даже на сотни метрах винтовочную пулю держит! Вот только в результате машина сильно тяжелой получается. Бомбы на нее уже не подвесишь. Зато для разведчика — в самый раз. Знай себе кружи над вражиной, да слушай, как под ногами пули звонко цокают. Красота!

— Кхм, боюсь, что у нас с вами слишком разные понятия о красоте. — подавился от услышанного Тимофей. — А другим-то вы нечто подобное предлагали?

— Конечно! Но все они оказались слишком заносчивы, чтобы идти искать себе подходящую сковороду. — абсолютно серьезно ответил Михаил. — Вот ей богу, пока кто-нибудь из благородий пулю своим задом не поймает, остальные даже не почешутся. Но да это у нас с ними национальное. К тому же, я никуда не спешу. Дождусь прецедента и продам все сковороды вдесятеро дороже. Зря я их что ли скупал в таких количествах!

— И много у вас с собой сковород имеется? — с трудом сдерживая смех, поинтересовался Тимофей.

— Восемь штук! Больше достаточно толстых найти не удалось. Так что буду устраивать аукцион на повышение ставок!

— Любви господ офицеров вам это точно не добавит. — с сомнением посмотрел Тимофей на своего собеседника, — Тем более, что у вас с ними и так весьма натянутые отношения.

— А я ни разу не красна девица, чтобы в меня влюблялись господа офицеры! Главное, чтобы работать не мешали. А все остальное для меня не имеет особого значения. Пока мне за каждый вылет будут платить такие деньги, я хоть по десять раз на дню согласен подниматься в воздух. О! Готов супчик! — проверив густоту масла стальной спицей и убедившись, что оно дошло до нужной кондиции, Михаил подхватил ведро и поспешил обратно в ангар. — Идемте Тимофей, подержите воронку пока я буду лить это варево в двигатель.

На утреннем брифинге каждому из пилотов была поставлена своя задача и те тут же разбежались готовить машины к вылету. Хоть погода и не особо радовала, все же в отличие от предыдущих дней она позволяла поднять аэропланы в воздух, и болгарское командование решило не упускать такой возможности, тем более что днем ранее они потеряли поврежденным один из двух имевшихся аэростатов при не слишком удачной попытке корректировать с него артиллерийский огонь. Не заметить такую воздушную колбасу турки не могли и с азартом принялись обстреливать район его подъема из своей артиллерии. И если сам аппарат пострадал не слишком сильно, то наземный обслуживающий персонал понес серьезные потери убитыми и ранеными.

Всех своих пилотов, за исключением экипажа командира отряда, отправили на разведку окрестностей Эдирне, а Милкова с наблюдателем на его Альбатросе и Михаила с напарником многомудрое командование усылало на помощь 3-й армии закопавшейся в обороне по границе дороги Пынархисар — Люлебургаз, в двадцати километрах от города Виза, куда подтягивалось многочисленное турецкое подкрепление прибывшее из Малой Азии. И если Михаил, сверившись с картой, еще имел какие-то иллюзии по поводу удачного

выполнения задания его экипажем, то вот новичку Милкову этот полет был пока противопоказан. Если уж он успел вымотаться вчера, пролетев от силы полсотни километров, и вернулся на аэродром выжитый, как лимон, то сейчас только в одну сторону путь проведения разведки составлял не менее ста километров. А по намеченному маршруту, где можно было отыскать хоть какие-то ориентиры, все сто пятнадцать.

— Господин поручик, — стоило закончиться брифингу, Михаил догнал окрыленного новым ответственным заданием Радула, — могу ли я отнять толику вашего внимания?

— Времени мало, но извольте господин Дубов. — сухо ответил болгарский офицер.

— Поскольку нам с вами поставлена одна и та же задача, я посчитал необходимым обсудить условия его выполнения. При таком небольшом количестве имеющихся летчиков и аэропланов, мне видится неправильным одновременную посылку сразу двух аэропланов. Сами посудите, при каких обстоятельствах мы сможем принести больше пользы: при одновременном кружении над вражескими позициями или сменяя друг друга, тем самым увеличивая время проведения разведки? Если я вылечу прямо сейчас, то смогу сдать вам пост в небе примерно через два с половиной часа и с чувством выполненного долга вернуться на аэродром, а вы сможете быть глазами 3-й армии еще минут тридцать-сорок. Как вам мое предложение?

— Оно меня вполне устраивает. Если ваш аэроплан готов к вылету, можете не ждать меня. — слегка кивнув, поручик развернулся и продолжил прерванный путь к своему аэроплану, вокруг которого уже начинали суетиться техники и солдаты.

Не прошло и пятнадцати минут после совещания, как в небо поднялся одинокий У-2 и покачав крыльями, взял курс к Кыркларели, от которого уже можно было поворачивать на юго-восток к Визе, ориентируясь чуть ли не по единственной дороге. Спешить особо было некуда, да и топливо следовало расходовать экономно, потому Михаил шел не более сотни километров в час, любуясь открывающимися глазам видами.

Уже через пол часа полета он вышел точно к оставленному турками городу-крепости, так и не сумевшему выполнить своего основного назначения — стать неприступной твердыней на пути болгарской армии. С километровой высоты Михаил смог по достоинству оценить количество всевозможных защитных сооружений окружавших город. Вот только практически все они выглядели абсолютно незаконченными. Либо турки не успели со строительством, либо ответственные за него чиновники и военные разворовали до копейки весь бюджет, так что строить было уже не на что. Причем сам Михаил склонялся именно к последнему варианту, наслушавшись о невероятном объеме мздоимства и казнокрадства процветавших в Османской империи повсеместно.

Далее, встречный Восточный ветер заставил прибавить обороты, так что к Пынархисару они подошли, имея в баке чуть больше шестидесяти пяти литров, сорок из которых следовало оставить на возвращение домой. Появление в небе аэроплана было встречено восторженными криками со стороны болгарских позиций и ружейной стрельбой со стороны турок. А турок даже на первый взгляд тут собралось огромное количество, причем подкрепления все еще подтягивались к городу. И даже если среди них не имелось ни одного меткого стрелка, количество брало верх над качеством и обилие свинца в воздухе рано или поздно должно было привести к повреждениям аэроплана.

Вообще, войск на весь сорокакิโลметровый фронт набиралось не сказать чтобы много. Другое дело, что большая их часть оказалась сконцентрирована вокруг немногочисленных дорог и расположенных на них городов. Потому и происходили встречи полнокровных

дивизий на участке фронта в полтора-два километра, что естественно вело к увеличению плотности огня.

Уже через пару минут кружения над городом У-2 получил первую пробоину в крыле. Потом вторую. Третью. В итоге, к моменту когда первый футляр с разведанными, размахивая своим длинным красным тряпичным хвостом, устремился к земле, в планере насчитывалось с десятков пробоин. Уход в тылы противника дал пилотам небольшую передышку. Там, в отличие от передовой, в них вообще никто не стрелял. Наоборот, Михаил прекрасно видел, как крохотные фигурки людей разбегались в стороны от многочисленных телег и падая на землю, прикрывали голову руками, ужасаясь их летающей машины. Так, за неполный час они пять раз возвращались к расположению штаба дивизии болгарских войск, передавая им данные по скоплениям войск, артиллерии, расположению лагерей и подходящих подкреплений противника. Время шло, погода постепенно портилась, указатель топлива неудержимо полз вниз, а смены так и не наблюдалось. Повисев над полем боя, где уже вовсю шла артиллерийская и ружейная перестрелка, еще пять минут, они скинули последний футляр с данными о корректировке на ближайшую болгарскую артиллерийскую батарею и покачав напоследок крыльями, легли на обратный курс. Михаил принял решение возвращаться тем же маршрутом, поскольку топлива оставалось не так чтобы слишком много, а шанс заблудиться на пока незнакомом театре военных действий был велик.

Как Михаил и ожидал, последними на аэродром вернулись именно они. Заходя на посадочный круг, он смог рассмотреть, что досталось сегодня, по всей видимости, не только их машине. Так, оба Блерио оказались облеплены механиками, активно чesавшими затылки, а вокруг скапотировавшего У-1бис вообще собрался натуральный консилиум. Кто из его бывших учеников умудрился повредить свой аэроплан, он так и не смог понять, по причине отсутствия на машинах каких-либо опознавательных знаков. Лишь его У-2 нес изображение красной пятиконечной звезды являвшейся торговым знаком их завода.

Ювелирно притерев свой У-2 на три точки, он докатился до ангара и первым делом поинтересовался у подбежавшего к аэроплану Прокофьяча кто из его орлов столь неудачно вернулся на грешную землю. Уже при первых словах механика у него отлегло от сердца. Во-первых, никто не погиб и даже особо не пострадал — синяки и ссадины не в счет. А во-вторых, машину разбили варяги. Вылетевший вслед за Михаилом Радул вернулся обратно на аэродром уже через четверть часа из-за разыгравшейся непогоды — сильный ветер отнимал все силы в борьбе с неповоротливым и обладающим большой парусностью Альбатросом. К тому же, из-за все еще стелившегося по земле тумана он довольно скоро сбился с курса и потому решил не рисковать. Остальные же пилоты вполне удачно выполнили поставленные командованием задачи, что выставляло его в дурном свете. А ведь именно он являлся командиром авиационного отряда. Потому, стоило вернуться из разведки первому У-1бис, как Радул в приказном порядке затребовал его себе и получив добро от механиков, вновь поднялся в небо. И вновь же вынужден был вернуться, не долетев даже до Кыркларели, почувствовав сильную усталость. Первый вылет не прошел даром, а как следует отдохнуть он не успел. В результате, при заходе на посадку он не удержал машину и та, пробежав метров сто на передних колесах, уткнулась носом в землю, после чего выполнила кульбит. Так шасси кверху он все еще и лежал на поле уже более часа, а собравшаяся высокая комиссия для начала решала как его сподручнее вновь поставить на шасси, поскольку все аэропланы прочих моделей, попадая в подобные аварии, списывались, либо отправлялись на

капитальный ремонт. И только машина собранная на “Пегасе” выглядела вполне целой и невредимой за исключением разлетевшегося в щепки винта и провисших расчалок.

— А вы как слетали, Михаил Леонидович? Все в порядке?

— Нормали слетали, Прокофьич. Гляди, сколько дырок в нас турки понаделали! Крылья — как решето. Теперь до завтра всей гурьбой латать будем.

— Аэроплан мы залатаем. — отмахнулся мастер, — Вас то не задело?

— У меня ни царапины. У Кости, вроде, тоже. Так ведь, Костя?

— Точно так, Михаил Леонидович! — отозвался из задней кабины Федюнин, все же осуществивший свою мечту о полетах не смотря на негодование матери.

— Ну и слава Богу. — перекрестился механик.

— А как остальные слетали? Уж больно много народу вокруг обоих Блерио толпилось.

— Так их обоих с земли изрядно обстреляли. Тимофею, как и вам, крылья побили. Тоже штопать придется. А местному... Как его?...Христо звать вроде...Так ему турки снарядом прямо в хвост угодили!

— Снарядом в хвост? — изрядно изумился Михаил, — Это как же они умудрились?

— То я не ведаю. Но хвост ему весь измочалило. Штопаньем там точно не обойдешься. Все менять треба.

— Ладно. Потом схожу к ним, полюбопытствую. Ты, Прокофьич, бери еще двоих наших и начинайте потихоньку штопать дырки. Если где повреждение нервюр заметите, зовите меня. Сам смотреть буду, как ремонтировать сподручнее. А я пока в штаб загляну, отчитаюсь о выполнении задания и к перевертышу наведуясь, оценю насколько сильно его побили. А тебе Константин самое ответственное задание — добыть нам обед побольше, потеплее и повкуснее.

— Будет исполнено! — изобразив пародию на армейскую выправку, рывкнули оба и тут же заспешили в разные стороны.

В штабе пришлось задержаться почти на час. Пересказав на словах о своем вылете, он принялся за составление рапорта, параллельно указывая на принесенной карте где, кого и в каком количестве удалось обнаружить. Естественно, добытый наблюдателем обед пришлось вновь подогревать, но даже это не испортило Михаилу настроение. Осмотр его У-2 показал, что по счастливой случайности ни одна деталь силового набора аэроплана не пострадала, так что можно было обойтись одними стежками и заплатками с лакировкой мест ремонта. А за проведенный вылет всего за один день удалось заработать триста рублей. И это еще без учета его оклада и затрат на ремонт боевых повреждений. Надо было видеть, как скривились пара офицеров присутствовавших при подведении итогов его вылета, когда он озвучил подлежащую оплате сумму. Сами они подобные деньги зарабатывали лишь за квартал. Вот только вновь высказывать свое отношение к не представителю аристократии никто из них не решился. Ведь даже один из их лучших пилотов не смог выполнить то же самое задание и при этом вдобавок разбил аэроплан. А третья часть вернувшихся после обучения летчиков, оказались полностью неспособны к самостоятельным вылетам.

Пообедав и удостоверившись, что работы над его машиной подходят к концу — в ангаре уже всюду разносился едкий запах лака, Михаил отправился на летное поле к опрокинувшемуся У-1бис. Консилиум, по всей видимости, принял таки решение и у машины уже всюду стучали топорами, сооружая импровизированный кран. Поскольку к нему так и не обратились за какой-либо консультацией, он тоже не стал лезть с советами и полюбовавшись минут десять на то как другие работают, закутался потуже в шарф и

направил стопы к Тимофею. Тот в компании с молодым Федюниным и техником Битюговым также заканчивали с ремонтом обшивки крыльев его Блерио-11. Ко второму же Блерио раздосадованный Христо Топракчиев его не подпустил, объяснив в двух словах что и сам справится с ремонтом своей машины. Говорить об обстреле он тоже не выявил желания, ограничившись лишь информацией о картечных снарядах, начавших рваться вокруг машины, стоило ему оказаться над полевыми укреплениями.

Поняв, что больше сегодня на аэродроме делать нечего, он взял один из автомобилей производства завода “Мотор”, взятых с собой для проведения самых натуральных полевых испытаний в условиях ведения боевых действий, и посадив за руль Константина, отправился к передовой. Для составления обширного доклада, что они собирались предоставить великому князю по итогам своей командировки, требовалось собрать как можно больше фактов применения моторизованной техники в современной войне. А к своему немалому удивлению этой самой техники на дорогах, по которым уже успела пройти болгарская армия, он наблюдал в весьма приличных количествах. Причем помимо одиночных курьеров, летающих на своих легких мотоциклах между штабами и одиночных автомобилей, неспешно пылящих по известным лишь их пассажирам делам, пару раз он замечал настоящие колонны в несколько десятков автомобилей. Вот только их большая часть являлись легковыми, причем абсолютно разных марок и применялась исключительно для перевозки штаба. Во всяком случае, количество офицеров в этих колоннах просто зашкаливало.

А вот грузовых автомобилей имелось преступно мало. Все снабжение войск осуществлялось исключительно гужевым транспортом, так что дороги оказывались забиты сотнями продирающихся по ним телег. Засевшим вокруг Эдирне войскам еще повезло, что плечо доставки оказалось не сильно большим из-за сохранившихся железнодорожных путей. А не будь их и местных запасов, вся армия могла оказаться на голодном пайке. Не лучше обстояло дело с доставкой раненых и больных в госпиталя. Эдирне еще не был полностью блокирован и турки постоянно прощупывали оборону болгарских войск, делая по несколько вылазок за день, так что повозки с ранеными были частым явлением на дорогах. Но тех, кто простыл или мучился диареей, было куда больше. Пренебрежительное отношение к снабжению армии выкашивали ее ряды почище турецких пуль и снарядов.

То, что Михаил увидел на передовой, ему совсем не понравилось. Солдаты, оставленные на попечение самим себе или на худой конец под командованием одного из младших офицеров, большей частью, жались вокруг костров или кучковались в сырых окопах, стараясь хоть как-то согреться. Те же офицеры, кто не укатил гулять в ближайшие города, занимались тем же самым, но в более человеческих условиях — пили все, что было крепче кифира, в своих палатках.

Настроения от увиденного ни грамма не прибавилось, зато походный блокнот пополнился немалым количеством новых записей. В том числе и об отсутствии какой-либо службы контрразведки. За весь день его ни разу никто не остановил и не поинтересовался, чего это он вынюхивает на позициях. Только наиболее любопытные проявили интерес к их форме, непринужденно пробирающемуся по бездорожью автомобилю и оружию. Но среди офицеров таковых набралось не более десятка, а рядовые, если и имели желание, не рисковали приближаться к непонятным залетным гостям. Мало ли на кого можно было нарваться!

К вечеру скапотировавший аэроплан поставили на шасси, но диагноз мотористов оказался неутешительным — заводской ремонт. По всей видимости, пилот в последний



момент прибавил газа, чтобы поднять нос У-1 и тем самым сделал только хуже. Двигатель просто развалился. Приобретением запасных двигателей никто не озаботился, да и не могли они поставить таких по причине их отсутствия — все двигатели шли только на новые машины, потому аварийный У-1бис откатили в сторонку и накрыв брезентом, оставили гнить до лучших времен. Он стал пятой машиной потерянной болгарской авиацией в аварии с начала войны.

На следующий день Михаила вновь отправили на разведку в район расположения 3-й армии. Но на сей раз он шел не один, а в паре со Стефаном Калиновым, взявшим в качестве наблюдателя Радула Милкова. После ряда неудач тот поосторожничал вновь садиться за управление незнакомого аэроплана, но и не вылететь на задание не мог. Потому и отправился на разведку в качестве наблюдателя.

Появившиеся над головами бипланы вновь встретили дружными приветствиями с одной стороны и ружейной стрельбой — с другой. Внизу шел нешуточный бой. Турецкие войска, бросая в бой подтянутые за вчерашний день резервы, старались сбить болгар с занимаемых позиций, и кое-где перестрелка шла уже на дистанции пистолетного выстрела. Зная, что на ведомом У-2 нет бронезащиты, Михаил изначально забрался на километровую высоту и принялся нарезать круги, позволяя наблюдателю как следует рассмотреть в бинокль расположение войск. Сбросив три пенала с данными на позиции болгар, он повел свою пару вглубь вражеской территории. Дольше оставаться непосредственно над полем боя было небезопасно. И так в крыльях появились новые пробоины, да к тому же один раз он ощутил серьезную вибрацию, передающуюся от бронепластины в ноги, что свидетельствовало о попадании в нее пули.

Во время прохождения обучения в Нижнем Новгороде Стефан трижды совершал полеты на расстояния свыше ста пятидесяти километров, но даже тогда, в первый раз, он не волновался столь сильно как сейчас. Все же там, в авиационной школе, всегда можно было положиться на инструктора, способного перехватить управление аэропланом, возникни такая необходимость. Здесь же, не смотря на совершенный днем ранее боевой вылет, он заметно нервничал. Слишком сильны были отличия с тем, что происходило в школе. Этот У-2 имел управление только в одной кабине. В них непременно должны были начать стрелять, в чем он несколько не сомневался, послушав рассказ русского механика о том, как они зашивали пробоины в крыльях машины его учителя. Скворода купленная у того же механика за неприлично большие деньги и подложенная на сиденье оказалась чрезмерно жесткой и пятая точка уже начинала понемногу неметь, заставляя время от времени переваливаться с одной ягодицы на другую, что не прибавляло комфорта. В завершение всего в качестве наблюдателя с ним вылетел непосредственный командир, который не отличался особой любовью к русским, приехавшим воевать за них, и к пилотам, прошедшим обучение в России. И лишь равные звания всех летчиков не позволяли ему открыто высказывать свое недовольство. Но если он как-либо напортачит в этом вылете, Радул имел полное право высказать свое неудовольствие навыками подчиненного пилота. Потому он, не отрывая глаз от ведущего, следовал за аэропланом Михаила, не замечая ничего вокруг, до тех пор пока снизу не раздался звонкий щелчок, а зад не онемел от встречи с паровозом, поскольку удар такой силы, что он ощутил, мог, по его мнению, нанести только мчащийся на полной скорости литерный поезд. Правая ягодица не ощущалась совершенно, а ногу начала сводить жуткая судорога. Не в силах терпеть, он принялся молотить, что было мочи, по затекающей ноге, что мгновенно сказалось на управлении. Аэроплан принялся

раскачиваться влево-вправо и потихоньку терять высоту.

Сидевший за смонтированным на станок пулеметом Константин сразу заметил неладное в поведении ведомого и дотянувшись до Михаила, указал ему на начавший отставать У-2. Тот тут же прибрал газ и поравнявшись с ведомым постарался разглядеть, что случилось с пилотом. Главное, что тот оказался жив, но вот его поведение оставалось загадкой. Стефан неистово колотил рукой по чему-то скрытому в кабине, а наблюдатель лишь растеряно крутил головой.

Привлечь внимание ведомого удалось лишь через пол минуты активных жестикующий. Тот, скривившись от боли и закусив утепленную перчатку, кивнул на предложение повернуть назад и с явным трудом пошел на вираж. К их счастью они не успели отдалиться от линии фронта и потому, что бы ни случилось с пилотом, имелся неплохой шанс сесть на вынужденную посадку в расположении своих войск. Тянуть же до самого аэродрома Михаил не рискнул. Если Стефан схлопотал-таки пулю, то он в любой момент мог лишиться сознания из-за потери крови или болевого шока.

Найти подходящую для посадки площадку удалось найти лишь километрах в пяти от линии фронта. Встречавшиеся до этого дороги были слишком кривыми, да к тому же проходили по горной местности, а поля заболоченными. И только в какой-то крупной деревне, в которой расположилась одна из болгарских частей, проходящая через нее дорога показалась Михаилу достаточно ровной и длинной для совершения посадки. Вот только по той же самой причине пустой она не была. С десятков телег и арб представляли немалую угрозу для аэроплана. К тому же, давить или рубить винтом шедших по ней людей в его планы тоже никак не входило.

Показав Стефану руками встать в круг, Михаил прибрал газ и повел самолет вниз — требовалось распугать всех, кто находился на дороге, чтобы расчистить путь для ведомого. Двух заходов оказалось более чем достаточно для того, чтобы улица буквально вымерла. Люди и запряженная в повозки живность бросились куда глаза глядят после первого же жуткого рева раздавшегося над головой и промелькнувшей сверху летающей машины. Второй проход был просто контрольным, а на третий он повел Стефана за собой, показав ему — “Делай как я”.

Приняв в хвост ведомого, Михаил пошел на посадочный круг и вывел Стефана на участок дороги показавшийся ему ровнее прочих. До границ деревни оставалось полторы сотни метров, когда он коснулся колесами утоптанного до каменного состояния покрытия дороги и затрясся по направлению к деревне. Небольших камней, выбоин и бугорков на дороге оказалось все же в избытке, но шасси У-2 достойно выдержали проверку на прочность. Мысленно воздав хвалу Поликарпову, он свернул в поле метров за двадцать до деревни и выключив двигатель тут же кинул взгляд на ведомого — тот пропылил дальше по дороге и остановился лишь уткнувшись крылом в забор ближайшего двора. К счастью, его скорость была уже совсем небольшой, так что даже чахлый плетень, претендующий на звание забора, лишь слегка прогнулся внутрь, но устоял.

— Костя, оставайся здесь с пулеметом. — увидев непонимающий взгляд Федюнина, Михаил уточнил, — На всякий пожарный случай. Заодно и воров отгонять будешь, а то местные откроют у нас что-нибудь на сувенир, а мы потом взлететь не сможем. — Хлопнув того по плечу, пилот быстро соскочил с крыла и поспешил ко второму аэроплану, к которому уже начинали подтягиваться люди в шинелях с винтовками наперевес.

— Ну как? Живой? — вскочив на правое крыло, поинтересовался у своего недавнего

ученика Михаил. С левого крыла тем же самым заинтересовался бледноватый Радул.

— Нога. — выплюнув изжеванную перчатку, сквозь слезы прохрипел Стефан и схватившись обеими руками за ногу, взвыл.

— Тащим. — подхватывая пилота под правую руку, тут же среагировал Михаил и вместе с Радулом аккуратно вытянул Стефана из кабины. Уложив постанывающего пилота на землю, он тут же принялся осматривать его ногу в поисках кровоточащей раны, но таковой все не находилось. — Тебя куда ранило?

— В зад! Так прилетело, что миг все онемело. А теперь ногу судорогой сводит так, что мочи нет!

— Странно. Ничего не вижу. — повернув Стефана на живот, Михаил осмотрел предполагаемое место ранения. — Целый у тебя зад, чего ты придумываешь!

— Должно быть, сковорода спасла.

— Сковорода? — удивился Радул, не прекращая массировать ногу сослуживца на пару с Михаилом.

— Да. Мне ее русский механик, Савва Прокофьич, продал. Клялся, что пуленепробиваемая. Знаете сколько денег мне пришлось за нее заплатить!?

— Хорошо зная Прокофьича, могу сказать что немало. — рассмеялся Михаил. — Я то подшутить над другом хотел с этой сковородой, а он, видать, за чистую монету принял и решил подзаработать! Вот ведь шельмец ушлый! И поскольку нынче пуленепробиваемые сковороды идут?

— Сто лави отдал. — буркнул в ответ Стефан, осознавший, что над ним изрядно подшутили, да еще и обобрали при этом.

— Солидно! — присвистнул Михаил, — Но, судя по тому что ты не щеголяешь лишней дыркой в своей пятой точке, она того стоила! — уже под смехи собравшихся вокруг солдат и офицеров резюмировал он. — Пойду гляну, как там твоя спасительница поживает. — Поднявшись с колен, он забрался на крыло и вытащил из кабины пилота развалившуюся на пять крупных обломков сковороду. — Во, гляди, спасла тебя все-таки железяка! Можно сказать, закрыла своей грудью наиболее незащищенное место! — под всеобщий хохот переходящий в откровенный ржач Михаил протянул Стефану осколки, — Держи, болезный. Вернешься домой, повесишь в рамке над камином и будешь в старости внукам рассказывать о героической гибели этой сковороды. А из этого медальон себе сделаешь, протянул он Стефану расплюснутую пулю. Будешь потом девушкам хвастать о своей... кхм... пуленепробиваемости! Мол такой герой, что даже пули о тебя в лепешку разбиваются! А вы, господин поручик, прекращайте уже его за ляжку мять, Стефан у нас чай не красна девица. — кто-то из собравшихся не выдержал и повалившись на землю начал биться в припадке истерического хохота, поддерживаемый со всех сторон сослуживцами. Красный же как рак Радул в мгновение ока отпрыгнул от своего “раненого” товарища и не находя ответных слов, лишь фыркнул и развернувшись скрылся за спинами собравшихся.

— Какие мы все нежные натуры. — покачал головой ему вслед Михаил. — Ну, а ты, неженка, долго еще отдыхать намереваешься? — вовремя вспомнив, что имеет дело с аристократом, он успел остановить занесенную было для пинка ногу. — Давай, поднимайся. А то, не дай Бог, самый главный орган лежа на холодной земле отморозишь. Потом девушки любить не будут.

Подобная угроза подействовала лучше любого лекарства. Не смотря на боли в ноге, Стефан, не без помощи собравшихся, поднялся и скрипя зубами, принялся расхаживать

онемевшую ногу.

Стоило врачебным процедурам закончиться, как к Михаилу подошел офицер в звании майора. Представившись сам и узнав, что перед ним доброволец из России, майор тут же развил бурную деятельность. Вот только к удивлению Михаила она заключалась не в получении разведывательных сведений, что могли быть у пилотов, а в сборе всего лучшего, что только имелось для организации праздничного застолья. И это при том, что в пяти километрах от деревни шел нешуточный бой. Прежде чем сесть за стол, он все же убедил гостеприимных военных передать командованию те немногочисленные сведения, что они успели добыть, а также позаботиться о машинах. Оба У-2 были вытолканы на дорогу и развернуты так, чтобы можно было взлететь. К тому же, каждый обзавелся охраной — майор выделил в караул по три бойца на каждый аэроплан, после чего все же утащил Михаила за стол.

По всей видимости, они попали в гости к снабженцам, поскольку такого разнообразия Михаил не видел даже на аэродроме. А жаловаться на кормежку летчиков ни разу не приходилось. Но здесь пред глазами предстала воистину чудесная картина. Всевозможная птица и мясо, за исключением разве что свинины, разносолы, фрукты, овощи, горы сухофруктов и целые бочки вина. Откуда взялось все это богатство, когда максимум что мог получить солдат на передовой так это кукурузная каша и кусок хлеба, Михаил выяснять не стал, а, подняв тост за победу, налег на угощение, здраво рассудив, что от подобного грех отказываться. Правда, от вина все же пришлось воздержаться самому и вдобавок проследить, чтобы никто из пилотов также не приложился к кубку.

Как выяснилось в процессе веселого застолья, они действительно попали к интендантам пятой дивизии. Они покинули захваченный Кыркларели лишь пару дней назад и еще не успели проесть все прихватизированные на его складах запасы. А если верить их рассказам, те самые склады скорее напоминали пещеру Али-Бабы, так много всего было оставлено на них отступившими турками. Что-то тут же ушло в войска, что-то отправили в Болгарию. Что-то так и осталось лежать на складах. А “незначительная” часть успешно прилипла к ручкам подсутившихся интендантов.

Застолье затянулось часа на два. Оно могло бы продолжаться и много дольше, но Михаил, приняв на себя роль старшего среди летчиков, смог объяснить гостеприимным хозяевам, что им еще надо выполнить боевую задачу. После такого заявления в воздух вновь взмыли кружки и бокалы наполненные вином, но теперь уже в честь храбрых пилотов. В общем, разошлись с интендантами “братьями навек”, чему немало способствовали два РТ-1911 презентованных Михаилом и Константином своим новым знакомым, получив в качестве ответных подарков турецкие офицерские сабли.

На процесс взлета собрались поглазеть все: и солдаты с офицерами и жители деревни. Пройдя по дороге у убрав с нее два не понравившихся ему камня, Михаил взлетел первым и удостоверившись, что второй У-2 тоже благополучно оторвался от земли, пошел обратно к линии фронта. Стефан же повел свой аэроплан на аэродром. Еще на земле они все сошлись в мнении, что без брони туда лучше не соваться, поэтому дальнейшее выполнение задачи Михаил взвалил на свой экипаж.

В отличие от предыдущего дня, картина на дорогах в турецком тылу наблюдалась зеркально противоположной. К линии фронта не шли плотные строи пехоты, не пылила артиллерия, не тянулись десятки телег с войсковым имуществом. А вот в обратном направлении небольшими группами уходили раненые, тащась вслед за телегами, на которых

лежали те, кто самостоятельно передвигаться уже не мог. Вот только имея представление о современном уровне развития медицины, Михаил понимал, что выжить суждено от силы трети из всех отправленных в тыловые госпитали раненых.

Пройдя вдоль всей линии соприкосновения войск и везде наблюдая в турецком тылу одну и ту же картину, они сбросили оставшиеся тубусы с данными на болгарские позиции и вернулись на аэродром практически с пустым баком.

Сдав аэроплан техникам и составив очередной отчет, Михаил с превеликим удовольствием расправился с обедом и не имея желаний ехать куда-либо, развалился на раскладушке у себя в домике, который делил с Константином. Индивидуальное жилище в походных условиях являлось недостижимой роскошью. Техники вообще ютились в точно таком же домике вчетвером.

Не смотря на полный желудок, дневной сон никак не шел. Дрова в буржуйке прогорели еще много часов назад и сборный фанерный домик быстро выстыл, что не прибавляло комфорта. Новая же порция топлива закинутая в прожорливое чрево буржуйки только-только занялась и обещала дать первое тепло нескоро. Поворочавшись на раскладушке, он так и не смог устроиться и взялся за свой дневник.

— Михаил Леонидович, можно войти? — минут через десять поскребся снаружи Прокофьич.

— Можно Машку за ляжку! А в армии говорят — “разрешите”! — откликнулся Михаил немудреной армейской присказкой и закрыв дневник, повернулся на добытом где-то механиками табурете к двери, — Заходи Прокофьич! Чай будешь? — стоило тому показаться в дверном проеме, поинтересовался Михаил и кивнул на исходящий паром небольшой чайничек примостившийся на печке, — Закипает уже.

— Не откажусь, Михаил Леонидович. Погодка нынче дюже злючая. Все кости на этом поле продуло. Спасу никакого нет.

— Ничего, Прокофьич, сейчас мы твои кости погреем. Во! Я еще у болгарских интендантов гостинцев прихватил. Будем чаевничать не впустую, а вприкуску с финиками. Доводилось уже финики пробовать?

— А как же! Едал. Еще в Нижнем Новгороде. Нам какие-то бусурмане их привозили, вот детишкам полакомиться и купил, благо зарабатываю — грех жаловаться. Тогда же и сам пару штук умял. Сладкие они.

— Ну, пару штук — разве это дело? Вот мы сейчас с тобой фунт-другой уговорим, тогда и будешь говорить, что пробовал!

— Так я это... Я же не против! — усмехнулся старый мастер и ополоснув в умывальнике руки, присел к столу, где Михаил уже расставил кружки и развернул узелок с сухофруктами.

— С чем пришел-то, Прокофьич? — подождав, когда его нянька-механик погрееется ароматным чаем и отдаст должное турецким сладостям, поинтересовался Михаил.

— Так, аэроплан мы полностью осмотрели. Девять пробоин насчитали. Шесть из них — так, зашить и забыть. Одна пуля угодила в бронеплиту. Вот. — техник достал из кармана расплющенную пулю, — Завязла в броне. Мы ее плоскогубцами да зубилом с трудом вытащили. А еще две нервюры пробили. Вот и пришел поинтересоваться — менять нервюры то, али как?

— Броню не пробило? — первым делом поинтересовался Михаил, вертя в руках расплющенную пулю.

— Нет. Вмятина осталась. Это да. Но ни дырки ни трещины не появилось.

— Хорошо. Значит, правильно мы все рассчитали. А что касается деревяшек, то сейчас чай допьем и пойдем вместе посмотрим. Может и не придется ничего менять. Рассверлим пробоины, да чопиками деревянными на костяном клею заткнем.

— И еще, Михаил Леонидович. Офицер тут один сильно лютовал. Тот, что со Стефаном сегодня летал. Как из полета вернулся, так все по аэродрому метался, будто тигр в клетке. Искал все к кому придраться. Потом солдатиков долго строил, пока самому не надоело. Но мне местный техник шепнул, что сильно на вас этот офицер осерчал. Не знаю уж что произошло, но начальству своему он большую кляузу составил.

— Понятно. — усмехнулся Михаил, — Обиделся таки Радул.

— Что делать-то будем?

— Да ничего! Пока не погонят, будем летать и аэропланы ремонтировать. Не бери в голову, Прокофьич. Ты лучше поведай, сколько сковород уже продать умудрился?

— Так все и продал! — расплылся в щербатой улыбке старый мастер. — Как Стефан вернулся, в течение часа все распродал! Уж не знаю, чего такого случилось, но никто даже торговаться не пытался! Так что девять сотен левов, все копеечка к копеечке. — достав из кармана чистую тряпочку, он развернул ее, демонстрируя пачку бумажных денег и горстку золотых монет.

— А откуда девять? Должно же быть восемь!

— Ну, это я чуть цену на последние поднял. Уж больно быстро расходиться стали. Как это вы так ловко умудрились всех убедить?

— А это не я! — вновь усмехнулся Михаил, — Это турки! Пулю нашему Стефану как раз в зад всадили. Только сковорода и спасла. Видать, он оказался изрядным рассказчиком, раз к тебе сразу народ повалил. Значит так, как и договаривались, семь мне. Все остальное забирай себе. Сам наторговал, сам и трать.

— Это мы с превеликим удовольствием, Михаил Леонидович! — потер руки техник, наблюдая, как Михаил отсчитывает его долю.

Ремонт не занял много времени и Михаил, у которого вновь появилось хорошее настроение, опять запряг молодого Федюнина в качестве водителя, но теперь уже мотоцикла с коляской. Проехавшись до передовой, он смог убедиться, что болгарская армия под Эдирне не сидела на месте, как он полагал, а постепенно охватывала город со всех сторон, угрожая вскоре взять его в кольцо.

Помимо пехоты к будущей схватке готовились и артиллеристы. По дороге к одной из западных высот они обогнали грандиозный обоз тащивший шесть тяжелых орудий осадной артиллерии. Восьмерки тяжеловозов, исходя паром, с черепашьей скоростью тянули этих стальных монстров к выбранным позициям. Вообще, вся орудийная батарея с передками и имуществом растянулась метров на триста, представляя из себя идеальную мишень для бомбардировщика, что не преминул отметить про себя Михаил. Но куда больше в этот день поразил его встреченный на дороге броневик. Это вообще был первый броневидеомобиль, который он видел в этом времени, помимо изготовленного на их предприятии, хоть и слышал, что несколько штук имелось в русской армии.

Высоченная стальная коробка с обрубленным носом и открытым верхом, грозно ошестинившись двумя пулеметами в открытых же башнях, натужно ревя двигателем, ползла по дороге в сопровождении пары мотоциклистов и легкового автомобиля. Причем оба мотоцикла тоже несли броню и пулеметы. В колясках, расположенных справа от водителя и

полностью закрытых спереди листами брони были установлены пулеметы Максима.

В свое время они тоже пытались построить несущий броню мотоцикл, но быстро отказались от затеи, поскольку в результате машина получалась чересчур тяжелой и проехать кроме как по хорошей накатанной дороге нигде не могла — двигатель не вытягивал. У встреченных же агрегатов двигатель был еще менее мощным и потому было немудрено наблюдать, как они с трудом поднимались даже на небольшие склоны. Михаил даже предположил, что легкой автомобиль в их компании должен был играть роль тягача, если бы им повстречался по пути немногим более крутой склон. Он, зная к чему через каких-то два десятка лет придут конструкторы бронированных машин, с легкой усмешкой осматривал данную процессию. Зато Константин, впервые увидевший настоящую боевую машину, был в восторге и с позволения своего командира, сбросив скорость, пристроился в хвост этой небольшой кавалькады, чтобы понаблюдать.

Как и предвидел Михаил, первый же крутой подъем оказался непреодолимым препятствием для “бронированных монстров”. Если первый мотоцикл, заранее разогнавшись, на последнем издыхании смог таки залезть на вершину холма, то следующий за ним броневик заглох уже на середине и скрипя тормозами, начал потихоньку скатываться назад. К счастью, у всех кто ехал позади него, было достаточно времени, чтобы убраться с дороги и потому аварийных ситуаций не случилось.

Зато вынужденная задержка позволила познакомиться с первыми представителями бронекавалерийских войск, как обозвал их сам Михаил. Причем, судя по расцветшим улыбкам, название их новым знакомым пришлось по душе.

Как Михаил и предполагал, броневик был построен на шасси 3-х тонного грузовика Рено. Его с первого взгляда выдавал характерной формы капот лишенный решетки радиатора. А вот технические характеристики, не смотря на грозный вид, откровенно подкачали. Машина оказалась чрезмерно перегружена, но при этом броня толщиной в 4,5 мм защищала от винтовочной пули лишь на дистанциях от 300 метров и выше. Два пулемета Максима и экипаж в 5 человек тоже добавляли изрядно веса, который 32-сильный двигатель вытягивал с трудом. И хотя конструкция непосредственно для него не представляла особого интереса, повествование экипажа об участии в войне оказались интересны. За все время боев они не сделали ни одного выстрела и даже ни разу не встретили противника, поскольку просто не успевали даже за пехотой. Размытые и разбитые дороги намертво приковали их на полторы недели к не способной сдвинуться с места технике. Да и после того, как подсохшие дороги стали вполне проходимы, скорость движения оказалась куда меньше ожидаемой. А постоянные вынужденные остановки из-за перегрева двигателя снижали ее до черепашьей.

Зато знакомство с мотоциклами оказалось весьма познавательным именно с технической точки зрения. Это были настоящие Харлей Девидсон, которые, как и их “Ла-Манш” относились к классу тяжелых машин. Правда, тут американцы могли похвастать более продвинутой конструкцией двигателя. Двухцилиндровый, мощностью в четырнадцать лошадиных сил, он, естественно, превосходил установленного на “Ла-Манше” собрата и лишь малые объемы производства американского завода и все еще гремевшее по Европе имя мотоцикла их конструкции, позволяли надеяться на удержание пальмы первенства в Старом Свете. Хоть “Ла-Манш” продавался в Европе уже два года, их все равно не хватало на всех желающих. Каждый год Анзани увеличивал мощности своего завода, но спрос все равно превышал предложение. Видимо, только по этой причине американские Харлеи нашли в Европе своих покупателей. Однако, уже через год все могло измениться и потому уже сейчас

требовалось задуматься, стоит ли тратить ресурсы на разработку абсолютно нового мотора или они все же дотянут до начала войны с отработанным и знакомым старичком, где будут рады любой технике.

Вот только установка брони и вооружения, не заметив, сожрали не только эти пять лошадиных сил разницы между двумя двигателями, но и как минимум две трети оставшихся, так что теперь этот стальной американский скакун мог едва плестись по разбитым десятками тысяч солдатских сапог дорогам.

Новые знакомые тоже с превеликим удовольствием ознакомились с русским мотоциклом и пулеметом, придя в восторг от характеристик последнего. У ФД-12 как раз вышел бенефис в этой войне, потому его внешний вид все еще не был знаком практически никому. А озвученные характеристики действительно поражали. Особенно вес и скорострельность. Ведь в отличие от того же Максима, с ФД-12 вполне можно было пробежаться, удерживая последний в руках. Ну и стальной диск с патронами вместо матерчатой ленты тоже получил множество лестных отзывов.

Залезть в горку броневик все же смог, но только после демонтажа вооружения и полной разгрузки. Причем, экипажу и всем остальным пришлось его еще подталкивать. Распростившись на этой ноте с членами бронепоезда, пилоты умчались вперед. Стрелки часов только-только перевалили за два часа, но поскольку темнеть начинало уже в шесть, они хотели успеть прокатиться до новой границы соприкосновения войск.

Первого ноября все способные к вылету аэропланы вновь вылетали на разведку, а ближе к вечеру 3-я болгарская армия, дождавшись прибытия первых частей 1-й армии, повсеместно перешла в наступление по всей линии фронта и смогла прорвать оборону противника у селения Карагаач, а также потеснить турок на флангах, что в итоге привело к очередному паническому отступлению всех турецких войск до самой Чаталджинской линии укреплений, перегораживающей путь к Стамбулу в ста километрах от Люлебургаса.

Этот успех болгарской армии оказался омрачен гибелью Христо Топракчиева. Вместе со всеми он вылетел на своем отремонтированном Блерио-11 на разведку и даже благополучно вернулся обратно к аэродрому, но при посадке у его аэроплана оторвался замененный днем ранее руль высоты, и неуправляемая машина воткнулась в землю метрах в двухстах от границы аэродрома. Подоспевшие к месту аварии сослуживцы обнаружили в гряде обломков уже бездыханное тело своего товарища.

Поминки по Христо, в которых приняли участие все сослуживцы, получили очень некрасивое продолжение. Изрядно принявшие на грудь болгарские пилоты, не придумали ничего лучше, чем предъявить обвинения в его гибели русским, которые по их мнению специально подстроили аварию, чтобы доказать превосходство своих машин над европейскими моделями. Не забыли им припомнить и грандиозные денежные выплаты, обозвав чуть ли не грязными наемниками. В конечном итоге, массив выливаемых на их головы грязи превысил все допустимые нормы, так что Михаил с Тимофеем и Константином не придумали ничего лучше как начистить аристократические физиономии зарвавшихся болгар. Досталось при этом и европейским инструкторам, активно нашептывавшим что-то болгарам на уши весь вечер. По крайней мере, оба француза, швейцарец и один из немцев щеголяли на следующий день синяками и ссадинами. Досталось и русским. У Федюнина заплыл правый глаз, Михаил красовался распухшей скулой, а Тимофей лишился одного зуба и размерами губ напоминал жителя Центральной Африки.

В результате, грозился разразиться грандиозный скандал, но 3-го ноября на аэродром



прибыли новые пилоты из России вместе с техникой и всю команду Михаила мгновенно перевели в подчинение 3-й армии, уже долгое время желавшей иметь собственный аэропланый отряд. Вместе с отрядом Михаила в формируемое 2-е аэропланное отделение были направлены Симеон Петров в качестве командира, Тимофей Ефимов, с которым все же заключили постоянный контракт и итальянец Джовани Сабели. С ними же отправляли в качестве летнабов так и не освоивших самостоятельные полеты Димитра Сакеларова, Гаврила Стояновича и Николу Манкова.

В этот же день было замкнуто кольцо окружения вокруг Эдирне, и одна из дивизий уже готовилась к выдвижению к Люлебургазу. Договориться с командованием о совместном переходе не составило особого труда, тем более что ряд офицеров уже знали Михаила по его поездкам на передовую, и утром 4-го ноября, загрузив на грузовики последнюю палатку, отряд покинул аэродром. Колонне из пяти грузовиков, являвшихся детищами как завода “Мотор”, так и РБВЗ, заправщика, пары легковушек и трех мотоциклов предстояло как минимум пару дней преодолевать порядка восьмидесяти километров узких и извилистых дорог, а Михаил на своем У-2, приняв в качестве ведомых три Блерио-11, благополучно достиг Люлебургаза через час полета.

Не смотря на имевшиеся предварительные договоренности, поле для них никто не подготовил. Да и не ждали их, по всей видимости. Поэтому, сажать машины пришлось на дорогу. В результате, наскочив одним колесом на камень, серьезно повредил свой аэроплан итальянец, на четверть сократив возможности их отряда еще до начала полетов. С обустройством тоже возникли проблемы. Интенданты сильно отстали от передовых частей и все еще тащились по дорогам, а все лучшее, что имелось в городе, было забрано с собой ушедшими турецкими войсками или досталось частям первыми вступившими в город. Лишь наличие денег помогло четырем пилотам дождаться прихода своей колонны не испытывая недостатка в еде и крыше над головой. Но скромные запасы золотых монет почти истаяли, а бумажные левы местные торговцы брать пока отказывались, не смотря на наличие пулемета в руках у Константина, без сопровождения которого никто из пилотов не отважился покидать временное жилище. Хоть практически все турецкое население, опасаясь истребления, покинуло город, обстановку в нем нельзя было назвать спокойной.

Дождавшись прихода колонны и сгрузив на плечи механиков побитый Блерио вместе с оставшимися безлошадными пилотом и наблюдателем, Михаил повел остальных к Чорлу из которого примчался курьер на мотоцикле с известием о готовности аэродрома для их приема. Вообще, отсутствие нормальной связи сделало курьеров поистине бесценными людьми, и потому их часто можно было видеть на дорогах, несущимися на своих ревущих мотоциклах.

Вылетев утром 7-го ноября из так и не ставшего гостеприимным Люлебургаза, уже через пол часа полета все три аэроплана удачно приземлились на выделенное для них поле и со следующего дня включились в боевую работу, на радость командования 1-й и 3-й армий. Вот только доставляемые авиаторами данные не добавляли хорошего настроения болгарским генералам.

Построенная еще до войны с Россией 1877–1878 годов Чаталджинская линия укреплений внушала уважение. Двадцать семь железобетонных фортов с выполненными из стальной брони крышами и шестнадцать недавно возведенных редутов составляли две линии обороны и по предварительным оценкам вмещали свыше ста тысяч человек. Для 25 километров фронта это было много. Очень много. Без осадной артиллерии нечего было и

думать о наступлении. Любой, кто попытался бы атаковать эти укрепления в лоб непременно умылся бы кровью еще на подходе, поскольку лежащая перед укреплениями долина реки Карасу представляла из себя голую равнину без каких-либо естественных укрытий.

Первый же разведывательный вылет показал, что с организацией зенитного прикрытия у турок было все в порядке. Естественно, не по нормам Михаила, но на фоне всех остальных стран, по большей части вообще не имеющих заточенных под подобные действия частей, они смотрелись весьма солидно. Михаил сам впервые попал под обстрел шрапнельными снарядами и вынужден был постоянно менять высоту полета, чтобы турецкие зенитчики не достали его очередным выстрелом. А поскольку даже У-2 не отличался хорошей скороподъемностью, в основном приходилось нырять вниз и уходить назад, где вновь можно было набрать высоту в относительной безопасности. Постреливали по аэропланам и из винтовок. Причем обе стороны. В результате уже через два дня в строю остался один лишь латаный-перелатанный У-2, щеголявший заплатками, как леопард черными пятнами.

Оба Блерио-11 тоже нахватались пуль и требовали ремонта. В результате, сговорившись с Тимофеем механики под молчаливое одобрение Михаила, переставили одной темной ночью двигатель с разбитого Сабели аэроплана, который все же привезли на их новый аэродром, на его “Старичка”, а также канибализировали с него все необходимое для восстановления машины командира отряда, чтобы окончательно списать побитый Блерио и тем самым скрыть свое маленькое преступление.

Неделю Михаил с Тимофеем каждый день, как на работу, вылетали для ведения разведки, но поскольку все запросы на получение денежного вознаграждения оставались неисполненными, пятнадцатого ноября оба объявили забастовку и загнали свои аэропланы в ангары на капитальный ремонт, пообещав вести его так долго, как это только будет возможно.

Попытавшийся было заменить их Сабели, вылетевший на последнем оставшемся в строю Блерио-11, не смог даже долететь до линии обороны и заблудившись, совершил вынужденную посадку после израсходования топлива, повредив при этом шасси. Больше их в этот день не беспокоили, а на следующее утро из штаба армии примчался курьер с пакетом набитым тысячами левов и приказом немедленно вылететь для ведения корректировки артиллерийского огня.

— Болгары решились на лобовой штурм. — осознал Михаил, стоило ему подойти к Чаталжинской линии обороны. Сотни орудий с обеих сторон вели непрерывный огонь, не жалея снарядов. Местами разрывы вставали столь плотно, что из-за стелившегося над землей дыма ничего невозможно было различить. Помимо тяжелых орудий размещенных внутри фортов и полевых орудий, расставленных на редутах, по позициям болгарских войск вели огонь монструозные стволы тяжелой осадной, а то и противокорабельной артиллерии.

Пролетев вдоль всей линии соприкосновения войск, Михаил встал в круг над Ларазкюи, где не менее дивизии шло на штурм полевых укреплений турок. В то время как несколько тысяч солдат вели стрельбу по турецким позициям, не меньшее количество активно орудовало саперными лопатками, врываясь в землю примерно в километре от редута. Без артиллерийской поддержки, в голом поле, под непрерывным пулеметным и артиллерийским обстрелом каждую минуту боя дивизия покупала себе, расплачиваясь десятками жизней своих солдат.

Трижды Константин сбрасывал на ближайшие болгарские батареи пеналы с данными

по размещению артиллерии противника, но ни одна из них так и не открыла огня. По всей видимости, не нашлось офицера способного рассчитать данные для стрельбы с закрытой позиции, а выводить орудия на прямую наводку однозначно приводило бы к их неминуемой потере.

Поняв, что здесь ни с кем каши не сварить, Михаил взял курс на юг и обнаружив активно работавшие болгарские батареи, корректировал их огонь пока не закончились пеналы для сообщений.

Вернувшись на аэродром, они обнаружили там Тимофея. Его Блерио вновь получил несколько пробоин в крыльях и хвосте, но на пилоте не было ни царапины, и он вновь рвался в бой, стоя над душой у техников с требованием отремонтировать его аэроплан как можно скорее.

В У-2 тоже попали пару раз, но Михаил махнул рукой на эти незначительные повреждения и забрав всех техников под свое командование, принялся монтировать бомбовый прицел и систему сброса вместе с держателями. Те монструозные турецкие орудия показались ему достойной мишенью, чтобы потратить на их уничтожение некоторое количество привезенных из России бомб. К тому же, они являлись стационарной и большой мишенью, что также было неплохо. Не смотря на десятки проведенных учебных сбросов, он прекрасно понимал, что в боевой обстановке все может пойти не так. А начинать учиться надо было уже сейчас, дабы потом передавать свой собственный опыт русским военным летчикам.

К четырем часам, когда переоборудование У-2 было завершено и на него под удивленными взглядами болгарских пилотов начали подвешивать двухпудовые бомбы, из штаба принесся очередной курьер с приказом генерала Радко Дмитриева всеми доступными способами произвести воздушную атаку турецких броненосцев обстреливающих левый фланг 3-й армии.

— А вот эта задача будет интересной. — потер руки Михаил, выслушав зачитанный Симеоном приказ. — Работать по морским целям мне еще не доводилось.

— А по наземным доводилось? — удивился командир 2-го отряда, точно знавший, что во время войны Михаил ни разу не брал с собой в полет те самодельные бомбы, что изредка бросали со своих машин остальные пилоты, не говоря уже о тех громадинах, что техники заканчивали подвешивать под крылья У-2.

— Конечно, доводилось! Мы в России провели немало опытов по бомбометанию с У-2. Это ведь был один из обязательных этапов на состязаниях аэропланов предлагаемых военному ведомству.

— И как? Получалось?

— Хм, скажем так, господин поручик, в громадину броненосца я точно не промажу. — уклончиво ответил Михаил.

— А мне с вами можно? — с ярко выраженными просительными нотками поинтересовался Петров.

— Только если сможете уговорить Тимофея позволить вам вылететь на его аэроплане. Сам я в этот вылет пойду без наблюдателя, чтобы не перегружать машину.

Естественно, Тимофея никому уговорить не удалось. Он и сам рвался пойти в этот вылет даже на аэроплане с прострелянными крыльями.

Рожденные в Германии, как первенцы германского броненосного эскадренного флота, через шестнадцать лет беспорочной службы два броненосца типа “Бранденбург” подняли

военно-морские флаги османской империи, став сильнейшими кораблями ее флота. “Хайреддин Барбаросса” и “Торгут Рейс” за два года нахождения в руках турецких моряков серьезно сдали и не могли похвастаться заложенными инженерами характеристиками, но для оказавшейся в открытом поле пехоты шесть их 11-тидюймовых орудий, не считая среднего калибра, оказались сущим проклятьем. От полного разгрома оказавшуюся под обстрелом болгарскую дивизию пока спасало только немалое расстояние до берега. Но, не встречая какого-либо отпора, два броненосца методично перепыхивали квадрант за квадрантом, приводя в ужас болгарских солдат одним видом огромных фонтанов земли поднимаемых в воздух тяжелыми снарядами.

Появление двух аэропланов не вызвало на кораблях какого-либо испуга, лишь обычный человеческий интерес. Собравшиеся на открытом мостике офицеры наблюдали, как небольшой моноплан принялся нарезать круги над флагманским “Торгут Рейс”, а биплан, пройдя вперед по курсу броненосца, развернулся и принялся постепенно снижаться, пока не прошел точно над кораблем.

Обнаружить турецкие броненосцы оказалось довольно легко. Оба стояли на якорях практически вплотную к берегу и изрядно дымили из-за некачественного угля. Ориентируясь на этот дым, Михаил и вывел свою пару на цель.

Показав жестами Тимофею занять позицию для наблюдения, он выбрал наилучший курс для нанесения максимального урона своими легкими бомбами. Естественно, повредить броненосец Михаил даже не надеялся, но изрядно напугать старших офицеров и тем самым заставить их отвести корабли от берега, было вполне возможно. Оставалось лишь угодить бомбами в рубку.

Развернувшись точно на нос головного броненосца, он прибрал газ до нуля, и изредка бросая взгляд на смонтированный под ногами бомбовый прицел, повел свой У-2 с постоянным снижением прямо на хорошо заметные верхушки мачт.

Стоило в прицеле появиться носу броненосца, Михаил перевел сектор газа практически до максимума и потянул ручку управления на себя. В прицеле тут же показалась покатая носовая башня главного калибра. К тому моменту как ручка сброса уперлась в кронштейн, дойдя до конца, и аэроплан заметно дернулся, буквально подскочив вверх, в прицеле виднелся уже мостик с многочисленными маленькими фигурками облепившими его правое и левое крылья.

Шесть черных капель отделившихся от аэроплана, пролетев по инерции несколько метров вперед, устремились вниз, издавая ранее никогда не слышимый здесь свист. Вот только за грохотом артиллерийских орудий, продолжавших обстреливать берег, он услышан не был, а те единицы, кто успел разглядеть небольшие тени мелькнувшие в воздухе, унесли эти знания с собой на тот свет. Все шесть бомб легли точно в мостик и левое крыло. Не уступая по мощности заряда шестидюймовому снаряду, они буквально смели всех и все, что не было прикручено к палубе. А немногие счастливицы, находившиеся в момент атаки в боевой рубке, еще долго мучились головными болями из-за полученных контузий.

Тимофей пребывал в неописуемом восторге. Стоило его аэроплану замереть на месте, как он тут же выскочил из кабины и понесся к заканчивающему пробег У-2. Он безотрывно наблюдал за построением атаки, проведенной Михаилом на турецкий броненосец, и прекрасно видел, как из моря дыма и огня, в котором скрылась носовая часть корабля, разлетались в стороны переломанными куклами тела моряков. И пусть, не смотря на успешную атаку, броненосец не прекратил обстрела, первая атака боевого корабля прошла

более чем успешно, и он оказался тем счастливицом, кому довелось увидеть все воочию от начала и до конца.

— Михаил Леонидович, это было непередаваемо! Первый же вылет и такой успех! — налетел на Михаила размахивающий руками Тимофей.

— Что? Что произошло!?! — тут же начал трясти обоих появившийся непонятно откуда Константин. А за его спиной маячили остальные жители их аэродрома.

— Константин! Это надо было видеть! Все шесть бомб! Все точно в рубку! Первая в мире атака корабля аэропланом и сразу такой грандиозный результат!

— Ну, не такой уж он грандиозный. — попытался урезонить соотечественника Михаил. — Да, я попал. Но все мои бомбы для броненосца не сильно страшны. Применяя их вполне возможно повредить то, что не прикрыто броней. Но чтобы вывести броненосец из строя их мощности никак не хватит.

— И что будем делать? — поинтересовался из второго ряда любопытствующих Симеон.

— Естественно, продолжать бомбить! Пусть мы их и не сможем уничтожить, но заставить испугаться и отступить, нам вполне под силу.

Второе появление выкрашенного в зеленый цвет биплана было встречено на турецких броненосцах паникой. Верхние палубы обоих кораблей мгновенно опустели. Никто даже не пытался отбиваться от атаки с воздуха из винтовок или пулеметов, которые входили в штатное вооружение любого корабля первого ранга. В результате, вновь выйдя в атаку в полигонных условиях, Михаил сбросил свой смертоносный груз на второй броненосец. На сей раз он слегка запоздал со сбросом и бомбы легли в районе первой дымовой трубы, уничтожив два 37 мм орудия и две шлюпки, пылающими обломками завалившие центральную часть броненосца. Получившая прямое попадание труба хоть и обзавелась солидной пробойной, устояла и падать никак не собиралась.

В третий вылет Михаил смог взять всего две бомбы, поскольку больше не оставалось. Зато удовлетворил просьбу своего командира и потому в кабине наблюдателя разместился Симеон Петров, для которого провели курс экспресс обучения пользования авиационной фотокамерой конструкции Ульянина. Все решили, что стоит запечатлеть результаты предыдущих атак, раз появилась такая возможность.

И все же атаки Михаила не прошли даром. Подойдя к месту стоянки броненосцев, Михаил обнаружил лишь дымы уходящих на восток кораблей. Догнать их не потребовало много сил и времени, так что уйти без сопроводительного пинка под зад турецким кораблям не удалось. Сперва, сделав несколько проходов над обоими кораблями, Михаил убедился, что Симеон сделал их фотоснимки и только после этого сбросил последние бомбы на замыкающий броненосец. Обе легли в районе рубки, но, по всей видимости, не причинили какого-либо ущерба. Так, сделав напоследок еще несколько снимков атакованного корабля, они поставили точку в участии авиации в боях этого суетного дня и заходили на посадку уже в сумерках.

В отличие от авиаторов пол ночи праздновавших успех Михаила, болгарские и турецкие сухопутные войска даже не помышляли об отдыхе и всю ночь провели в постоянных схватках, зачастую сходясь в штыковую. К утру, заняв ряд полевых укреплений в первой линии обороны, болгарское командование подсчитало оставшиеся в строю силы и осознало, что о дальнейшем продвижении не могло быть и речи. Потери в убитых и раненых понесенные за одни сутки непрекращающегося штурма составили свыше трети всех собранных у Чаталджинской линии войск.

Помимо этого, еще до штурма не менее четверти войск выбыло из-за разразившейся эпидемии тифа и дизентерии. В результате, занятые такой кровью позиции пришлось оставить уже утром 18-го ноября, не дожидаясь очередной контратаки турок, отражать которую было уже некому и нечем — боеприпасов оставалось совсем немного.

Со своей стороны, терзаемая эпидемией холеры турецкая армия тоже оказалась не в состоянии выбить болгар с оборудованных позиций, и через два дня под серьезным дипломатическим давлением ведущих европейских стран Османская Империя была вынуждена согласиться на перемирие.

Поскольку к этому времени Михаил, не смотря на свои несомненные заслуги, успел нажить огромное количество врагов в зарождающихся ВВС Болгарии, в конце ноября его уведомили о досрочном расторжении контракта и выплатив неустойку, поскорее сплывили обратно в Россию. Вместе с ним вернулись на родину еще ряд русских пилотов, оказавшихся в курсе произошедших разговоров и посчитавших поведение болгар слишком бесчестным.

Сам же Михаил подобным развитием событий оказался более чем доволен. Вместо того чтобы бесполезно сидеть на аэродроме еще месяц, он смог вернуться в Нижний Новгород до Рождества, причем, с немалым прибытком. Естественно, еще пару лет назад такие же, а то и большие деньги он зарабатывал за день полетов. Но те благодатные времена канули в лету, и все большее количество пилотов искали себе место в авиационной индустрии, где они могли бы иметь постоянный заработок. Кто-то ушел в инструкторы, кто-то в пилоты-испытатели. К счастью Михаила, он вместе с друзьями стал заводчиком и благодаря имеющимся заказам мог не трястись над каждым рублем, что стало особо актуально после сыгранной в начале года свадьбы и скорого ожидания пополнения в семействе. Но куда большим приобретением являлся Тимофей Ефимов. Михаилу удалось сманить одного из лучших русских авиаторов в качестве инструктора в авиационную школу при их заводе. Они уже давно подыскивали на кого можно было бы свалить эту работу, чтобы разгрузить свой собственный график, но при обязательном сохранении качества обучения, однако никто из по-настоящему талантливых авиаторов не соглашался покинуть Санкт-Петербург или Одессу ради переезда в Нижний Новгород. Тем более что платить немерянные деньжищи они никому не собирались. Отдельным пунктом числился доклад на имя великого князя Александра Михайловича, составленный на основании записей в дневнике, воспоминаний и фотографий, привезенных Михаилом с войны. Сказать, что этот доклад требовал внесения революционных изменений во всех сферах формирования и действия ИВВФ Российской Империи, значило не сказать ничего. Он просто размазывал по земле все, что было сделано армейскими авиаторами за последние три года, и кричал о насущной необходимости принятия скорейших мер по превращению авиации в действительно грозную силу.

## Глава 8

### Ударим автопробегом по ... (ЧЕРНОВИК)

Собрав представителей едва ли не всех европейских и небольшой части американских автопроизводителей Четвертая Международная автомобильная выставка, расположившаяся в Михайловском манеже, обещала лишь в очередной раз подчеркнуть всю глубину и ширину той пропасти, что лежала между простым русским народом и теми, кто мог позволить себе засматриваться на автомобиль не праздности ради, а с целью приобретения современного средства передвижения в личное пользование. Царственные Роше-Шнейдер, Роллс-Ройс, Напиер, Паккард, Йос Ньюсс, на задних сиденьях которых можно было не просто сидеть, а вытянуться лежа во всю длину, хоть вдоль, хоть поперек автомобиля, пусть и затмевали

своими формами, габаритами и, естественно, ценами львиную долю прочих выставленных на всеобщее обозрение образцов автомобильной техники, никак не могли соперничать с более приземленными машинами в наличествующем ассортименте. Мерседес, Форд, Бенц, Рено, Пежо, Вохл, Опель, Кинг, Фиат, Адлер, Дюркопп, Алексис Кельнер, Дежанк Белльвилль, Морс, СПА, Экселенц, Протос, Стовер и десятки других — вот кто составлял основу автомобильного парка наиболее развитых стран мира благодаря производству автомобилей ориентированных на средний класс. Хотя, назвать средним классом людей способных раскошелиться на две с половиной тысячи и более рублей, откровенно не поворачивался язык. Если таковые и входили в средний класс, то пребывали исключительно на его вершине, с превосходством посматривая от туда на копошащиеся внизу народные массы. Особенно же хорошо получался подобный взгляд из-за руля персонального автомобиля!

Однако, на сей раз среди открывавших выставку только-только прибывших к финишу участников гонки Санкт-Петербург — Москва, непонятно как затесалась пропыленная от пят до кончиков ушей фигура первого авиатора России, никем ранее не уличенного в участии в подобных мероприятиях.

Не менее самого лица сумевшего добраться до Москвы авиатора, удивление собравшихся вызвала небольшая, по сравнению с Руссо-Балтом стоявшего тут же Нагеля, но запыленная не менее всех прочих машинка, гордо несущая на фальшрешетке радиатора бронзовый шильдик с пятилучевой звездой, являвшейся символом торговых марок “Мотор” и “Пилот” знаменитых своими люксовыми моделями мотоциклов и аэропланов. От того видеть подобную звезду на корпусе не сильно презентабельной легковушки для понимающих людей было весьма непривычно. Но еще более понимающие люди, не принимая во внимание внешний вид и размеры этого автомобиля, уже били копытами, дабы поймать свой шанс заглянуть под капот, а еще лучше — под днище машины, что едва появившись на свет, в первом же выезде смогла пройти дистанцию, на которой сошли многие именитые марки.

И уж тем более никто не мог даже подумать, что трагедия, разыгравшаяся в водах Атлантики в ночь с 14 на 15 апреля 1912 года и унесшая жизни полутора тысяч человек, дала огромный толчок к появлению, как данного конкретного автомобиля, так и его собратьев, включая старших, что до поры до времени ожидали своего звездного часа, потихоньку накапливаясь на складе готовой продукции в пригороде Риги. И, тем не менее, данный факт имел место быть. Правда, знали о нем лишь три человека, что в свое время до хрипоты спорили о необходимости вмешаться в одну из известных им катастроф, дабы просто помочь ни в чем неповинным людям. Но едва не дошедший до рукоприкладства спор закончился тем, что все было решено оставить на волю судьбы. Почти все, если быть точным. А вот что не было пущено на самотек, так это страхование груза, что оказался помещен в чрево “Титаника” накануне его первого и последнего рейса.

Еще в 1911 году Алессандро Анзани расширил свое присутствие в Европе, построив новый завод в Великобритании, где увлеченность аэропланами пошла на подъем вслед за Францией. Естественно, свою долю в новом производстве получили и его русские компаньоны, И именно этот факт помог активно готовящимся к мировой войне пилотам заработать на простом металлоломе почти две сотни тысяч рублей, на которые, соответственно, обеднела некая страховая компания Ллойд, с удовольствием застраховавшая груз из сорока авиационных моторов, что отправлялись в Новый Свет на самом совершенном и непотопляемом судне в мире. То, что на самом деле в ящиках находились камни и

набранные едва ли не на помойке железяки, надежно скрыли холодные воды Атлантики, так что никакое расследование не смогло бы помочь страховой компании отказать в причитающейся пострадавшим заводчикам премии. Но даже они были лишь ширмой для куда более глубокого погружения волосатой руки в карман все того же Ллойда. Целая тонна свинцовых слитков покрытых сверху тонким слоем золота точно так же отправилась на дно вместе с четырьмя тяжеленными сейфами, в которых и должно было перевозиться данное богатство. И пусть на выбивание из страховой компании теперь уже совершенно законных средств потребовало почти полугодя, авторы сей оферы нисколько не огорчились, получив почти полтора миллиона рублей лишь к возвращению одного из них с войны.

Наверное, окажись одним холодным декабрьским утром уходящего 1912 года на территории завода “Мотор” человек знакомый с автомобильной историей, он изрядно удивился, увидев перед собой ряд изрядно замызганных грязью автомобилей и стоящих тут же голых шасси напоминающих, как советский НАМИ-1, так и чешскую Татра-11. Их таких не имелось. Зато наличествовали весьма известные в определенном кругу личности. Федор Георгиевич Калеп и Густав Васильевич Тринклер, что совместными усилиями смогли разработать более чем достойный двухцилиндровый двигатель воздушного охлаждения, выдававший 18 лошадиных силы при 1600 оборотах и объеме в полтора литра. В результате использования в качестве основы конструкции авиационного звездообразного двигателя, а также отказа от громоздкой водяной системы охлаждения, удалось значительно сократить массогабаритные характеристики мотора, сделав его в разы легче и компактнее того, что устанавливался на Руссо-Балты модели К, что совсем недавно прибавил к своим 15 силам еще пятерку. А по себестоимости он и вовсе мог считаться рекордсменом. Авиационный предок и V-образная форма позволили обойтись всего одной шейкой коленчатого вала, на которую и надевался шатун. Также конструкторы решили обойтись без бензонасоса, и топливо поступало в карбюратор самотеком из расположенного между мотором и водителем бензобака, где не было даже системы выдавливания топлива отработанными выхлопными газами, как это делали на ряде автомобилей. Естественно, сыграло свою роль и применение хорошо отработанных на мотоциклетных двигателях цилиндров, выделка которых была поставлена на поток. Причем, если цилиндры все так же изготавливали из стали и чугуна, то на картер двигателя в целях облегчения, как непосредственно автомобиля, так и усилий затраченных для его изготовления, применили алюминий, экономия от механической обработки которого по сравнению с серым чугуном намного перевесила цену новомодного материала.

Тут же находился главный конструктор автомобильного отдела Руссо-Балта — тридцатилетний швейцарец Жульен Поттера. И пусть, не смотря на созвучность фамилий, звали его совсем не Гарри, чудо совершить он все же смог, пусть и после многочисленных подсказок, а порой и споров с главными заказчиками текущего проекта. Еще в 1908 году он заключил контракт с владельцами Русско-Балтийского Вагоностроительного Завода, где, основываясь на конструкции автомобилей бельгийской марки Фондю, создал, как того заказчики и желали, машину для России. Но вот сейчас, стоя перед результатами своего стороннего приработка, он понимал, что сверхкрепкий, сверхнадежный и сверхдорогой Руссо-Балт на самом деле не являлся тем, что он должен был создать четыре года назад. России не нужен был настолько совершенный автомобиль, купить который могли позволить себе лишь самые обеспеченные люди. России, впрочем, как и всему остальному миру, требовался лишь достаточно крепкий и недорогой стальной конь, способный заменить



телегу с бричкой. Однако, во всем мире машины собирали вокруг массивной лонжеронной рамы и никто еще не задумывался над вопросом целесообразности ее применения. Никто, кроме заказчиков конкретно этого проекта, работу над которым он начал с дозволения своего главного работодателя. Так, взятая в качестве основы рамы самая обыкновенная стальная труба диаметром 135мм, что благодаря одной своей форме обладала огромным сопротивлением на кручение, мало того, что оказалась втрое легче лонжеронной рамы, так еще и стоила меньше на целый порядок. Не говоря уже об отсутствии потребности покупать и монтировать кучу станков потребных для производства основы автомобиля. Простота и дешевизна — вот что стали девизом заказчиков его нового проекта и молодой инженер не ударил в грязь лицом. Минимальная фрезерная обработка и сварка всего за пару часов превращали кусок трубы в основу автомобиля. Чуть более червонца — такой оказалась цена изготовления хребтовой рамы, как называли ее заказчики, прежде чем подать заявку на патент. И это подавляло. Двадцать пять рублей! Да цена одной стали, шедшей на создание лонжеронной рамы Руссо-Балта, превосходила эту сумму как минимум на треть!

Отметился тут и господин Луцкий, создавший по заказу завода “Мотор” трехскоростную коробку переключения передач на основе своей прошлой разработки, оставив Рено без очередных лицензионных отчислений. Что уж было говорить о непосредственных заказчиках, с весьма довольным видом ныне осматривавших получившиеся в результате изделия. И если у кого-либо повернулся бы язык сказать, что трое авиаторов сами ничего не сделали для появления на свет нового автомобиля, того следовало бы немедленно закидать как минимум гнилыми помидорами. Четко сформулированное техническое задание, грамотно подобранные исполнители, реальные сроки и, в конце концов, своевременное финансирование — вот каков был вклад этих людей. И не будь его, не было бы вообще ничего.

А предоставленная противостоянием Болгарии, Сербии, Черногории и Греции дряхлеющей Османской империи возможность испытать прототипы в условиях реальных боевых действий, оказалась и вовсе бесценной. Все же даже в России не убивали настолько дороги, чтобы технику на ней куда быстрее было перенести на собственных руках, чем пытаться продраться по засасывающей все подряд поверхности куда-либо хоть на двух, хоть на четырех колесах. Этот же опыт подтвердил жизненную необходимость создания техники пусть не полноприводной, но как минимум с формулой 6х4. Причем это касалось не только грузовиков, но и штабных автомобилей.

Ни один из шести изготовленных на “Моторе” автомобилей так и не смог похвастаться тем фактом, что ни разу не застрял намертво в том месиве, в которые превратились преодоленные армиями дороги, не смотря на независимую подвеску благодаря поперечным рессорам всех колес и отсутствие дифференциала в ведущей оси. Ни обе легковушки, ни четыре составлявших им компанию пикапа, ни даже рожденные на том же производстве мотоциклы не смогли продемонстрировать каких-либо невообразимых внедорожных качеств. Нет, по сравнению с прочей техникой встречавшейся на дорогах войны, они обладали завидной подвижностью и проходимостью. Однако, до тех же Виллиса и ГАЗ-64 им было далеко, не говоря уже о чем-то более проходимом.

Но даже этот факт нисколько не умалял достоинства получившихся машин. Особенно, если учитывать тот факт, что их грузоподъемность равнялась их весу. Да, да! В то время, как весившие под две тонны Руссо-Балты, переделанные из легковых С24-30 в однетонные грузовики, пара которых присутствовали в обеспечивавшем отряд Михаила автозвезде, брали

лишь половину собственного веса, легковесы с хребтовыми рамами могли тратить силенки своих двигателей с куда большей отдачей.

Конечно, можно было возразить, что машины РБВЗ от рождения не были предназначены для грузоперевозок. И делать из них эрзац грузовики не следовало. Но именно грузовиков рижский завод не смог сдать ни одной штуки вплоть до конца 1912 года, когда передал военным всего пару машин, являвшихся, по сути, швейцарскими Арбенцами, лишь оснащенными русскими моторами. Однако и все еще не получившие собственного названия детища “Мотора” отнюдь не проектировались тяжеловозами. Потому, сравнение виделось весьма уместным, и было совсем не в пользу Руссо-Балта.

Рассчитанное изначально на перевозку четырех взрослых человек, шасси, спроектированное с учетом местного менталитета, когда конструкторы закладывали в свои создания многократное резервирование, оказалось достаточно крепким, дабы выдерживать до полутонны дополнительного веса. И, что также являлось немаловажным фактом, откровенно малолитражный по нынешним временам двигатель, вытягивая тонну общего веса под завязку загруженного автомобиля, не пожирал топливо, как не в себя. Он вообще проявлял донельзя скромный аппетит по сравнению с двух и более литровыми моторами, что ставились на большую часть производимых в мире автомобилей.

Конечно, у тех же Рено и Опеля в каталогах также имелись недорогие модели с моторами объемом менее литра, что уступали по выдаваемой мощности даже мотоциклетному двигателю их производства, не говоря уже о многочисленных циклокарах, предлагаемых всеми, кому не лень. Но и те и другие никак нельзя было считать полноценными автомобилями. Одно-и двухместные, они не подходили львиной доли потребителей по той простой причине, что семью на таких малютках уж точно никуда нельзя было вывезти. Это были средства передвижения для таких людей, как доктора и юристы, которым зачастую требовалось навещать своих клиентов, да неплохим подспорьем пожилым парам для поездок к давно выпорхнувшим из родовых гнезд детям. Всем же остальным требовался либо недорогой семейный автомобиль, либо не сильно прожорливая рабочая лошадка. И родившийся в недрах цехов завода “Мотор” автомобиль готов был предложить людям именно то, что требовалось. Дело, как всегда, оставалось за малым — убедить людей, что им требовалось как раз именно это. А что как ни гонки, выставки, либо же постоянное мелькание перед глазами, могло еще оказать требуемое воздействие на умы потенциальных покупателей? Но если с первым все было относительно легко — всевозможных автомобильных гонок по всему миру проводилось великое множество, так что заводской гонщик РБВЗ — Андрей Платонович Нагель, едва ли не каждый месяц срывался из Риги, дабы покорить очередной маршрут, то с мельканием перед глазами все было не столь радужно.

Даже в столице Франции, страны, чей уровень моторизации многократно превосходил потуги в этом плане Российской империи, таксомоторов насчитывалось не более семи сотен. Всего семь сотен на миллионный город! И это при отсутствии препонов хотя бы со стороны властей в деле развития моторизованного такси.

А вот в том же Санкт-Петербурге лобби извозчичьих бирж, а точнее тех, кто получал с них немалые средства в свои карманы, оказалось куда сильнее поступи технического прогресса. Потому ни у кого до сих пор так и не вышло организовать полноценный таксомоторный парк, оставив право таксовать считанному числу частников умудрившихся накопить на личного стального коня. Но с учетом прожорливости тяжелых машин и цен на

бензин, не говоря уже об амортизации самого предмета труда, услуги подобных перевозчиков являлись более чем разорительными для обычного клиента. И там, где среднестатистический оператор среднестатистической же клячи испросил бы пятнадцать копеек, решивший прокатиться на автомобиле пассажир должен был готов расстаться с полноценным целковым.

Та же беда произошла и с автобусным сообщением, о котором в свое время сильно задумывались еще первые автопроизводители Российской империи. Но здесь свои карманы защищали уже владельцы доходных домов. Ведь появление быстрого и вместительного транспорта, не привязанного к железнодорожным путям, грозило устроить грандиозный передел сложившегося рынка съемного жилья, чего не хотелось очень многим довольным своей жизнью властью имущим, включая членов августейшей фамилии.

Но то, что встречало активное сопротивление в Санкт-Петербурге и Москве, потихоньку сеяло свои зерна в менее крупных городах империи. К примеру, по дорогам той же Риги бегали уже четыре десятка моторикш местного розлива, машины для которых собирали на участке опытного производства завода “Мотор” путем монтажа двухместной коляски к раме мотоцикла. И те полтора — два рубля, на которые ежедневно сжирал овса добрый конь, способный с ветерком домчать пассажира до потребного местоназначения, не сильно отставали от суммы, что приходилось тратить водителю мотоцикла на бензин и масло. А мчал последний по дорогам своих пассажиров с не меньшим задором, распугивая рокотом двигателя не только стаи голубей, но и неторопливо ползущие по своим делам повозки.

Теперь же после ни разу не триумфального, но более чем ожидаемого возвращения изрядно потрудившейся техники с войны и последовавшей некоторой доработки конструкции, на конвейер вот-вот готовилась встать модель действительно народного автомобиля, яркий представитель которого как раз добрался к финишу, дыша в затылок втрое более мощному Руссо-Балту, над чьим двигателем успел изрядно поколдовать Калеп, доведя его с 35 до 58 лошадиных сил.

— Вижу, вы разочарованы открывающимся зрелищем, ваше высокопревосходительство? — поздоровавшись с великим князем, приотставшем от свиты императора возле стендов отечественных автопроизводителей, поинтересовался у Александра Михайловича, успевший обтереть грязь с лица и переодеться в чистое Михаил.

— Признаться честно, есть немного. — не стал кривить душой Романов. — Вы со своими компаньонами за последние годы успели приучить меня к тому, чтобы исключительно удивляться и поражаться вашим очередным творением. Чего только стоят мотоциклы и оружие вашей выделки, не говоря уже об аэропланах, равных которым нет во всем свете. И я, честно признаюсь, ожидал увидеть нечто вроде Руссо-Балта. — повел он рукой в сторону стоявших недалеко рижских красавцев.

— А тут какой-то гадкий утенок? Верно? — усмехнулся Михаил, погладив капот автомобиля затянутой в белую перчатку рукой. — Относительно небольшой, несколько неказистый и угловатый. Без малейшей хромированной или натертой до зеркального блеска бронзовой детали. Далекий от помпезности. Так, ваше высокопревосходительство? Я ничего не упустил? — перечислив сразу же бросающиеся в глаза недостатки машины, хитро прищурившись, поинтересовался авиатор у командующего ИВВФ.

— Истинно так. Я бы и сам не смог дать более полной характеристики тому, что имею возможность наблюдать. — соглашаясь со всем озвученным, кивнул великий князь.

— Это вы еще не в курсе, как она свистит на ходу и ревет на максимальных оборотах.

Да и заводится вручную, а не от аккумулятора. — продолжил перечислять недостатки один из многочисленных создателей народного автомобиля.

— И чем же все это компенсируется? — прекрасно зная, что “новгородские затворники” ни разу не были замечены в выкидывании денег на ветер, задал более чем правильный вопрос представитель правящей фамилии.

— Доступностью. — расплылся в профессиональной улыбке Михаил, подобно настоящему коммивояжеру, которого, как минимум, впустили в дом. — К примеру, вот такой четырехместный кабриолет, — он слегка прихлопнул по капоту автомобиля, — уже скоро появится в продаже по цене в 1470 рублей. А пикап выйдет и того дешевле. — указал он рукой на стоящий под боком небольшой грузовичок с деревянным кузовом, где на откидных сиденьях вдоль бортов спокойно могли разместиться четыре взрослых человека, — На целых сто рублей! Но и это еще не предел! Мы не смогли привезти на выставку, но готовим к выходу на рынок четырехместный циклокар построенный на той же основе, что и представленные здесь экземпляры, но снабженный всего двухступенчатой коробкой передач и двигателем от нашего мотоцикла. И вот его цена обещает не превышать тысячи рублей, что лишь немногим больше того же “Ла Манша” с коляской.

— А вот теперь вы меня удивили. Признаю. — аж хмыкнул от неожиданности Александр Михайлович. — В той же Франции за подобные деньги можно купить разве что крошку Бебе, а у нас, в России, и вовсе ничего.

— Но и это еще далеко не все! — потихоньку входил в роль прожженного торгаша первый авиатор России. — Не позднее чем через три месяца мы сможем представить на суд Особой автомобильной комиссии и Главного военно-технического управления грузовик для армии способный увезти тонну груза, а также трехосный штабной автомобиль с приводом на обе задние оси, что кардинально скажется на его проходимости по бездорожью. И прошу заменить, цены этих машин вряд ли превысят три тысячи рублей. Во всяком случае, мы приложим для этого все свои усилия.

— Хм. — кинув задумчивый взгляд на сверкающий неподалеку лакированными боками малолитражный Руссо-Балт К12-20, который предлагался покупателям от 6500 рублей, великий князь вернулся к созерцанию куда менее яркой во всех отношениях машины и мысленно вынужденно согласился, что принимая решения по закупке автомобилей для армии именно он, предпочел бы купить четыре подобных полевых трудяги вместо одного представительского Руссо-Балта, при всех прочих равных. Однако, из отечественных автомобилей в армии более всего уважали куда более крупный, мощный и дорогой Руссо-Балт серии “С”, даже не смотря в сторону менее солидных автомобилей, так что столь привлекательной по цене, но столь откровенно бедняцкой машине, что оказалась представлена на суд общественности его знакомыми, проторить себе дорожку в армейские гаражи виделось непростым делом. А вот с грузовиками дело обстояло куда интереснее! Грузовой автомобиль войскам был необходим. Остро необходим! Но изрядно затянувшееся на многие годы решение данного вопроса вряд ли имело шанс прийти к логичному завершению даже в этом году. Да, были испытаны десятки моделей разной грузоподъемности десятков же производителей со всего мира. Да, в конечном итоге были закуплены сотни грузовиков. Но относительно неплохо все выглядело исключительно в статистических данных. В реальной же жизни все выглядело абсолютно некрасочно. Десятки моделей разных годов выпуска десятков же производителей попросту уничтожили такое жизненно важное для любой армии мира понятие, как унификация.

Адлер, Бюссинг, Бенц, Даймлер, НАГ, Маннесманн-МУЛАГ, Опель, Ллойд, Берль Арес, Клемент-Байярд, Пежо, Рено, Шнайдер, Руссо-Балт, Коммер, Халлей, СПА, ФИАГ. Заурер — составляли далеко не весь список поставщиков техники для русской императорской армии, при откровенно крошечных заказах, так что редкий экземпляр присутствовал в количестве хотя бы трех штук, не говоря уже о большем. Особенно это касалось машин закупленных в 1907–1910 годах, когда на пробу брали едва ли не все подряд. Да и закупки двух последних годов нельзя было назвать структурированными. Разве что немецкие НАГ, Бенц, и французский Рено могли похвастать заказами на десятки машин от русских военных. Но о покупке техники у предполагаемого противника едва ли не накануне войны вообще ничего не хотелось говорить вслух, хотя машины, на фоне остальных, действительно являлись вполне достойными, отчего и были выбраны комиссией. Ну а Рено закупами в угоду главного кредитора империи, хотя конкретно эта французская техника тоже являлась весьма неплохой.

Но на фоне желания иметь в скором времени 44 автомобильные роты, это сборище успехов европейского автопрома не смотрелось совершенно. И да, хромота на обе ноги в деле выполнения программы моторизации армии, в немалой степени, заключалась в нехватке средств. Так еще в 1912 году военный теоретик Болдырев к числу основных трудностей в деле пополнения военного автопарка относил: громадную стоимость самих автомобилей; быстрое устаревание техники; крайне сложное хранение техники требующей гаражей, постоянного ухода и расходных материалов, а также трудности в подготовке необходимого количества личного состава способного обслуживать весь этот парк автомобилей.

Пять тысяч рублей и более — именно столько просили европейские заводчики за свои моторизованные повозки. Потому на их фоне цена в три тысячи уже даже ласкала слух. Ну, по крайней мере, не сильно царапала. Если бы еще грузоподъемность такого автомобиля можно было довести до полутора тонн... О чем тут же и поинтересовался князь у собеседника.

— Увы, ваше высокопревосходительство, но тут все упирается в двигатель, что мы способны сейчас освоить в производстве. Господин Калеп совместно с господином Тринклером сотворили очередное чудо и смогли создать двухлитровый двигатель мощностью в 26 лошадиных сил. Но по их словам — это предел для отработанной нами конструкции, если только мы не желаем пожертвовать ресурсом стального сердца и разориться на авиационном керосине, что потребуется для питания более мощного экземпляра. У тестируемого сейчас грузовика, конечно, будет иметься резерв в сотню — полторы килограмм грузоподъемности свыше заявленной мною тонны, но это уже предел всей конструкции. Да и то сказать, наши родные дороги никак не рассчитаны на подобные удельные нагрузки и от более тяжелой техники куда быстрее окажутся полностью разбитыми и непроходимыми даже для пехоты. А однотонного грузовика окажется вполне достаточно чтобы, к примеру, таскать полевое орудие вместе с расчетом и зарядным ящиком в кузове...

Случайно начавшийся и имевший длительное продолжение разговор великого князя Александра Михайловича с первым авиатором России все же имел определенные финансовые последствия. Ведь помимо формирования отдельных автомобильных рот, техника требовалась флоту, интендантам, крепостям и конечно же каждому из формируемых ныне авиационных отрядов. А при весе большей части аэропланов заметно меньше тонны,

для их перевозок в разобранном виде весьма неплохо подходил даже легкий грузовик. Тем более, что озвученная цена воспринималась едва ли не манной небесной при имеющихся бюджетных ограничениях. Однако с мертвой точки дело сдвинулось лишь в сентябре, когда на суд военным оказался представлен трехосный автомобиль с приводом на оба задних моста.

Имевшийся зверинец в силу разнообразия конструкторской мысли и совершенно бессистемных закупок не смог бы в должной мере снабжать даже самого себя — столь много запчастей требовалось бы постоянно возить с собой для поддержания в рабочем состоянии считанные единицы машин. На этом фоне несколько выделялись разве что Руссо-Балты, Рено, НАГ, Дойц, закупки которых шли хотя бы небольшими сериями. Но и они погоды не делали. Ведь для многомиллионной армии пол тысячи машин являлись каплей в море. Во всяком случае, с точки зрения человека знавшего реалии XXI века, какими собственно и являлись провалившиеся в прошлое отставники. А вот на фоне прочих участников будущих боевых действий Россия вырывалась едва ли не в лидеры, уступая лишь Германии и Австро-Венгрии, в которых на службе насчитывалось аж до тысячи автомобилей. Франция же с Великобританией, казалось, вообще не видели потребности в обеспечении своих армий современной наземной техникой, имея на двоих не более пары сотен машин. И вот сию неприглядную ситуацию требовалось изменить к лучшему всего за десять оставшихся месяцев мира.

И акцент, надо сказать, владельцами завода “Мотор” был сделан правильный. Первым делом в своей технике требовалось заинтересовать высокие чины, и уже после можно было начинать намекать о желательности моторизации если не пехоты, то хотя бы части артиллерийских формирований. Для того и был выгнан на непроходимый не только с первого, но и со второго взгляда полигон будущий труженик войны, получивший грозное, правда, совершенно не подобающее название “Волк”. Впрочем, тут уже было дело такой науки, как маркетинг, отказываться от которой из-за наличия сотен конкурентов было никак неуместно.

Выполненный нарочито угловатым и даже каким-то грубым, со сворачиваемыми брезентовыми дверями вместо полноценных стальных, он мгновенно вызвал пренебрежительные хмыки и гримасы недоумения у почтенной военной публики, что отнюдь не была чужда комфорта. Все же основу офицерского корпуса императорской армии составляла аристократия и мужицкая телега с моторчиком не вызвала у носителей золотых погон каких-либо положительных эмоций. Ровно до того момента, как не вышла на старт и не показала, на что способна созданная непосредственно для военных нужд машина.

Да, это был не полноприводный Виллис. Тут и мотор был послабже и передняя ось лишь задавала направление движения, но никак не способствовала вытягиванию машину из очередного препятствия, будь то разбитая и вымоченная прошедшим недавно дождем превратившаяся в трясину дорога, либо железнодорожная насыпь, а то и просто подвернувшийся на пути кустарник. Вот только по сравнению со всем ранее испытываемым, машина произвела натуральный фурор. По всей видимости, внутри членов комиссии проснулся таки тот самый первобытный охотник, что до поры до времени спал в каждом мужчине и просыпался зачастую лишь при виде желанной женщины и оружия. Но если о желанных женщинах здесь не напоминало ровным счетом ничего, то ничем иным кроме как оружием против бездорожья представленный образец техники быть не мог. Потому было неудивительно, что оценить новинку пожелали все без исключения и покидали

пассажирские сиденья по окончании очередного круга подготовленной трассы с твердым желанием иметь такой вездеход в своем личном пользовании. Пусть на нем даже не было ни единой сверкающей хотя бы лаком детали.

Неплохо показали себя построенные на той же базе, но несколько более длинные грузовики, что вышли на обозрение уже изрядно разогретой публики. Двухосный — грузоподъемностью в 900 килограмм и трехосный — способный утащить на треть больше, не смогли продемонстрировать столь же удивительные навыки, что предыдущий участник шоу, но и не ударили в грязь лицом, с упорством, достойным подражания, месья эту самую грязь своими колесами. И если первому отводилась роль снабженца или шасси под различные надстройки вроде передвижной мастерской, прожектора, радиостанции, санитарной машины в конце концов, то трехосный грузовик на заключительный круг вышел, буксируя выполненный в натуральную величину макет трехдвумовки. Да и сидевшие в кузове мужики, выряженные в солдатскую форму, а также видневшиеся там же деревянные ящики лучше любых слов намекали на отводимую производителями роль данной машине в армии Российской империи. И почему-то противников данной идеи не нашлось. Разве что мало кому пришлась по душе не слишком высокая скорость передвижения загруженного под завязку трехосника, но тут ничего нельзя было поделать — неподрессоренные колеса орудия диктовали тягачу скорость не более двадцати километров в час, если у водителя не было желания довести до позиции размочаленный кусок металлолома вместо пушки.

А вот первая демонстрация БРДМ, созданного на основе Руссо-Балта, успехом так и не увенчалась. Как бы машину ни старались облегчить, не снижая ее защитные свойства, уже третья грязевая ловушка оказалась для броневика непреодолимым препятствием, так что ее впоследствии пришлось откапывать всем миром, поскольку вытянуть тяжелую машину не смогли даже с помощью подогнанного вездехода — тот лишь беспомощно вращал колесами на месте, да потихоньку закапывался сам.

Зато высказанная в результате мысль о необходимости нахождения в автомобильном подразделении достаточно мощного и проходимого тягача как раз для подобных ситуаций, смогла найти полное понимание и одобрение среди собравшихся. Оставалось лишь найти деньги, сперва, на создание подобного тягача, потом, на его доводку, а после — на приобретение казной. Но почему-то именно с последним пунктом зачастую возникали непреодолимые сложности. Особенно, когда становилась известна цена подобного изделия. А цена, стоило сказать, кусалась безбожно. Так, собранные в Нижнем Новгороде в количестве всего трех штук полугусеничные тягачи, снабженные новыми 60-сильными двигателями от Руссо-Балта, обошлись своим производителям в пятнадцать тысяч рублей каждый. То есть, чтобы заработать средств на создание всего одного тягача, пришлось вывести из оборота чистую прибыль с продажи целых пяти аэропланов марки У-2. А это было ой как немало. Даже втрое не мало, учитывая количество собранных экземпляров!

Результат же проведенных испытаний сказался уже спустя четыре месяца. Достоинство выдержав военную комиссию досконально обследовавшую завод “Мотор” на возможность исполнения казенного заказа, предприятие получило заказ на три сотни грузовых автомобилей, что, по сути, соответствовало максимальному объему годового производства того же Руссо-Балта. Правда без активного содействия рижского коллеги, а также прочих подрядчиков, о выполнении самого большого в истории всех армий мира разового заказа на автомобильную технику нечего было и мечтать. Естественно, сказалось на сроках его выполнения отсутствие достаточного опыта в деле конвейерного производства именно

автомобилей в столь больших количествах. Все же те женщины и подростки, что легко управлялись с деталями мотоциклов, оказались абсолютно не готовы тягать куда более тяжелые части грузовиков. Да и прочие цеха, где работники уже успели набить руку на производстве однотипных деталей, со скрипом и скрежетом перестраивались под производство более сложных агрегатов. Дело дошло до того, что Калепу волевым решением пришлось на время прекратить выпуск авиационных двигателей, чтобы бросить дополнительные силы на выполнение военного заказа. Однако целые килограммы нервных клеток тысяч вовлеченных в работу людей оказались потрачен не зря, и к июню 1914 года армия получила не только последний из сотен заказанных грузовиков, но также обзавелась двумя сотнями мотоциклов и полусотней вездеходов, что разлетались по штабам частей и соединений, словно горячие пирожки.

### Эпилог (ЧЕРНОВИК)

Войну, в которой нуждались основные мировые игроки не смогло бы предотвратить ничье вмешательство, будь то простой человек, видный ученый или даже император. Человек смертен, а вот интересы остаются, потому никто из немислимым образом оказавшихся в прошлом трех друзей не предпринял ни одного шага, чтобы предотвратить надвигающийся конфликт, но постарался максимально подготовиться к горячей встрече будущих противников.

Особенно бурными и результативными оказались последние полтора предвоенных года, чему немало способствовали военные программы принятые в ряде стран, не исключая Российскую Империю. И если количественный состав Императорского Военно-Воздушного Флота мало чем отличался от того с чем встретила Первую Мировую Войну Россия в их истории, то в качественном выражении, он оказался недостижим для всех прочих стран. Особенно стран противоборствующего альянса.

Из 297 аэропланов, с которыми Россия вступила в войну, половину составляли неприхотливые и надежные У-2 сумевшие завоевать сердца летчиков и благодаря великолепным пилотажным характеристикам, сохранить жизни многих авиаторов для будущих свершений. Еще дюжина приходилась на новейшие У-3ТБ, сведенные в отдельный тяжелобомбардировочный отряд. Остальные же машины, как зарубежного, так и отечественного производства, большей частью осели в летных школах, состояли в резерве или просто числились на балансе, реально представляя собой наборы реек и тряпок, разбитые при неудачных посадках либо полностью выработавшие свой ресурс.

Но все эти результаты являлись лишь вершиной айсберга, что потихоньку поджидал несущийся ему навстречу лайнер германской военной машины. Отработанные за годы технологии, подготовленные специалисты и запущенные буквально за пару месяцев до начала большой войны жернова многочисленных высокотехнологических производств, обещали со временем перемолоть одну из лучших армий мира, если, конечно, удастся отгородиться от внутренних врагов и провокаторов. Причем, что должно было куда больше злить будущих противников, значительная часть этих самых мощностей была значительно усилена на кредиты, взятые в немецких и австрийских банках еще в начале 1914 года, отдавать которые в ближайшие годы уж точно никто не собирался.

**Больше книг на сайте - [Knigolub.net](http://Knigolub.net)**