

БОЕВАЯ ФАНТАСТИКА
Ю. КОРЧЕВСКОГО



ЮРИЙ
КОРЧЕВСКИЙ

**ШТРАФНИК –
ИСТРЕБИТЕЛЬ**

«ИСКУПИТЬ КРОВЬЮ!»



МОСКВА
2016



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

Разработка серии *С. Курбатова*

В оформлении переплета использована
иллюстрация художника *И. Хивренко*

Корчевский, Юрий Григорьевич.

К70 Штрафник-истребитель. «Искупить кровью!» /
Юрий Корчевский. — Москва : Яуза : Эксмо, 2016. —
352 с. — (Боевая фантастика Ю. Корчевского).

ISBN 978-5-699-88952-5

Лучший военно-воздушный боевик от признанного мастера
жанра.

Наш современник дерется против «мессеров» на Великой Оте-
чественной.

Совершив вынужденную посадку в июле 1941 года, пилот из бу-
дущего проходит все круги небесного ада – горит в подбитом Пе-2 и
прорывается к своим из немецкого тыла, воюет на тяжелом ЛАПГ-3,
который на фронте прозвали «лакированным гарантированным
гробом», и попадает под трибунал, заменивший ему штрафбат на
штрафную эскадрилью.

И чтобы вернуться в свое время, штрафнику-«попаданцу» при-
дется «искупить вину кровью», сбив врага любой ценой.

Иду на таран!


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

ISBN 978-5-699-88952-5

© Корчевский Ю.Г., 2016
© ООО «Издательство «Яуза», 2016
© ООО «Издательство «Эксмо», 2016

*Кто говорит, что на войне не страшно —
ничего не знает о войне.*

ГЛАВА 1



Михаил с завистью посмотрел в небо на едва видимый в вышине самолет и инверсионный след за ним. Летают же люди — не то что некоторые. Он со злости пнул колесо «Ан-2», или «кукурузника», как прозвали его в народе. Летчики и техсостав называли его более ласково — «аннушка». Самолет-то хороший был, когда выпускаться начал после войны в 1947 году.

Теперь уж и не выпускают в России, однако клоны его продолжают появляться в Китае, да и в Польше не так давно сняли с производства «Ан-3» — тот же «Ан-2», только с турбовинтовым двигателем.

Ничего, будет еще и на его улице праздник. Только вот дернул черт его влезть в авантюру, что навязал ему начальник авиаотряда Сергей Николаевич Тутышев.

А как радужно все начиналось! Еще в школе, в родных Ессентуках, Михаил ходил в местный аэроклуб ДОСААФ, впоследствии — РОСТО, занимался парашютным спортом. А потом — почти трехгодичное обучение в Краснокутском летном училище, что в Саратовской области, на отделении производства авиационно-химических работ. В просторечии — сельхозавиация.

Попал он на учебу как раз в годы разгула «демократии» — лихие девяностые, когда к власти приш-

ли люди недалёковидные, решившие, что на их век летчиков в стране хватит. Вот и сократили численность курсантов, урезали бюджет. Бензина не хватало, едва удавалось наскрести необходимые для выпуска из училища шестьдесят часов налета, да и то большей частью — на «Як-18Т», поскольку выходило экономнее, чем на «аннушке». И самолеты наши, российские, почти перестали выпускать. Авиафирмы перешли на закупку и лизинг потрепанной зарубежной авиатехники, такого секонд-хенда.

Михаил попал на работу в Брянский авиаотряд, где отлетал в правом кресле второго пилота три года, набирая необходимый налет в тысячу часов. Переучился на командира. Мечта о большом самолете стала ближе. Только и служба поднадоела. Прилетел в колхоз, погрузчиком зальют жидкие удобрения или ядохимикаты — взлет. На пятиметровой высоте, едва не задевая верхушки деревьев, опыляешь участок. Потом посадка, снова загрузка удобрениями и новый взлет, пока не обработаешь норму — двести пятьдесят гектаров за день. А потом и колхозы стали нищать, превращаясь в акционерные общества, сельхозартели или сельхозпредприятия. Платить за авиаобработку стало нечем, работы поубавилось. Старые летчики выходили на пенсию, самолеты списывали из-за износа, авиаотряд потихоньку таял, как мартовский снег на солнце. Перебивались разовыми заказами — груз перевезти, людей перебросить. Из-за нехватки вторых пилотов командирам с большим налетом разрешили летать в одиночку.

Вот тогда и затосковал Михаил. Мечта о большом небе и больших самолетах становилась при-

зрачной, как утренний туман. И только случайная встреча с однокашником по училищу вдохнула надежду.

Брянский аэропорт объявили банкротом, Михаил махнул в отпуск в Первопрестольную и в метро столкнулся у эскалатора с Витькой Селезневым. Обнялись на радостях. Виктор спешил очень, телефон свой оставил.

— Вечером позвони обязательно, слышь — не забудь! — крикнул он, садясь в вагон.

Позвонил Михаил вечером. Виктор пригласил посидеть в кафе. Выпили немного, поговорили об однокашниках — кто, где, кем.

— Ну, ты про себя расскажи, — потребовал Виктор.

— А что рассказывать? В Брянском авиаотряде, командиром на «аннушке».

— Женился?

— Нет пока. Девушка хорошая есть, да как жениться, когда сам еще не определился? Жилья своего нет, на съемной квартире обитаю. А ты как?

— О! Я, брат, отлетал три года в правом кресле — и в Москву. Тут аэропорт не один. И возможно-сти шире. В Быково летал вторым на «Ил-14», потом переучился, сейчас на «Ту-154» вторым летаю. Скажу по секрету, — продолжил Виктор, — я уже договорился перейти на «Боинг-737» — после переучивания, правда. А там, глядишь, и за границу летать буду. Сам понимаешь — другой уровень зарплаты. Вот что, давай я со своим начальством переговорю, может, удастся тебя к нам перетащить. Как?

— Было бы здорово, — вздохнул Михаил.

— Не дрейфь, под лежащий камень вода не течет.

Посидели, поговорили, выпили еще. Ночью Михаил поразмышлял немного да и отправился утром по аэропортам. Кто его знает, Селезнева-то? Может, потрепался по пьяному делу да и забыл?

Как оказалось, летчики были нужны. Да только когда узнавали в кадрах, что у Михаила нет налета на самолетах даже третьего класса — вроде двухмоторных «Ан-24», делали кислые физиономии.

— Зайдите или позвоните попозже, может, подвернется вакансия.

Вежливо отфутболивали, как понял Михаил. Плюнул он на все да и занялся осмотром интересных мест: сходил в Оружейную палату, в Третьяковку — когда еще в Москву попадешь?

Отпуск закончился, и Михаил вернулся к себе, в Брянск. И тут как снег на голову звонок от Селезнева.

— Что, Мишка, не ожидал? Думал, треплется Селезнев? А я договорился насчет тебя. Когда сможешь приехать?

Михаил клятвенно заверил, что в ближайшее время, и помчался к начальнику.

— Какой тебе отпуск без содержания? Ты только из отпуска вышел! — удивился Сергей Николаевич.

— Ну просто горит, как в Москву надо! — взмолился Михаил.

— Никак зазнобу в Москве найти успел? Дело молодое! — Тутышев заговорщицки подмигнул. — Отпуск я тебе не дам, но помочь — помогу.

Михаил наострил уши. Как-то странно начальник выражается: «Отпуск не дам, но помогу».

— «Аннушку» нам надо гнать на ремонт в Балашихинский район, поселок Черное. Это ведь рядом

с Москвой. Движок ресурс свой отработал, менять надо. Техника с собой возьмешь, он после ремонта самолет принимать будет. На ремонте ты не нужен — не барское это дело. Вот и получается — вроде и в командировке, и в то же время...

— Я понял, Сергей Николаевич! Спасибо! Когда вылетать?

— Экий ты резвый! Сначала ремтехбаза подтвердить должна, что деньги на их счет поступили. Думаю, дня три-четыре подождать придется.

Обнадеженный, Михаил вышел от начальника и позвонил Виктору.

— Вить, дня через три-четыре только получится.

— Хорошо, только долго не тяни, ты не один кандидат.

Дома Михаил собрал документы, приготовил сумку с бритвой и бельем. Невелики пожитки, но и командировка короткая — дня три-четыре от силы.

Через три дня Сергей Николаевич вызвал его к себе.

— Вылетаешь завтра с утра. Все документы на самолет и авизовка у техника.

— Йес, сэр! — гаркнул Михаил, вытянувшись перед начальником.

— Эх, вроде уж вырос из детских штанишек, а все дурачишься.

Михаил нашел самолет, который предстояло перегнать, и техника около него. Это оказался его старый знакомый Сашка Веретенников.

— Этот рыдван на ремонт гнать?

— Почему рыдван? — несколько обиделся техник. — Вполне приличный летательный аппарат.

— Лет-то аэроплану сколько?

— Почти тридцать.

— Вот! Он меня старше! До Балашихи доберемся без проблем?

— зуб даю!

— Тогда в шесть утра вылетаем.

Рейс был не графиковый, потому Михаил назначил вылет пораньше, когда болтанка меньше и видимость лучше. И все равно утром — пока к метеорологам за погодой на маршруте, пока в штурманскую за картами да в диспетчерскую — прошел час.

Михаил подошел к самолету, забросил в дверь сумку.

— Эй, Ляксандр! Ты здесь?

— А где ж мне еще быть?

Сашка демонстративно взглянул на часы.

— Я уж и двигатель прогрел.

— Это ты молодец!

Михаил приступил к предполетному осмотру. Понятно, что техник самолет осмотрел и приготовил, но — положено. Инструкции Михаил соблюдал свято, в них каждая строка кровью написана.

Он осмотрел мотор, левое колесо, подергал расчалки биплана, крыло — нет ли струбцин, фюзеляж. Обежал хвостовое отделение, покачал рули высоты. Такой же осмотр самолета он сделал с правой стороны. Все в порядке, лючки закрыты, заглушек и струбцин нет.

Михаил уселся в левое кресло, справа уже сидел Веретенников.

— Ну что, запускаем?

Михаил открыл форточку, крикнул: «От винта!» Пробежал глазами панель приборов, тумблеры. Так, триммеры в нейтральном положении, бензокран от-

крыт. Михаил включил «запуск», нажал кнопку стартера, дождался, пока он наберет обороты, и потянул рычаг на себя. Стартер начал раскручивать двигатель — девятицилиндровый «АШ-62 ИР».

Винт сделал один оборот, второй — хлопок.. Из патрубков вырвалось пламя. Михаил включил магнето, установил сектор газа на 700–800 оборотов в минуту. Двигатель взревел. Манометр показывал три атмосферы в масляной системе, температура газа — 100 °С. Пока двигатель молотил на холостых, Михаил связался с диспетчерской вышкой.

— Я — борт 35516, разрешите рулежку?

— Борт 35516, рулежку разрешаю.

Михаил показал знаком механику — убрать колодки! Отжал гашетку тормоза на левой половине штурвала, добавил газа. Самолет, вздымая за собой облако пыли, пополз по рулежной дорожке. Двигатель работал устойчиво, без тряски.

— Я — борт 35516, разрешите взлет?

— Борт 35516, взлет разрешаю.

Михаил вырулил на взлетно-посадочную полосу, нажал гашетку тормоза, плавно добавил обороты. Пора! Он отжал гашетку, добавил газу. Самолет начал разбег. На тахометре — 2100 оборотов в минуту, скорость — 80 километров в час. Михаил плавно потянул рычаг на себя. Самолет оторвался от земли, стук колес по швам бетонной полосы прекратился. Внизу промелькнул ближний привод.

«Аннушка» медленно набирала высоту. Пятьсот метров, тысячу... уже полторы. Видимость великолепная, как говорят летчики — «миллион на миллион».

Михаил заложил правый вираж. По карте курс ломаный — сначала на Тулу, потом на Балашиху.

Это только несведущему кажется, что самолет должен лететь по прямой — кратчайшим курсом. Нет. Здесь, в небе, проложены невидимые трассы — вроде автомобильных дорог на земле. Ведь существует ряд запретов: нельзя летать над воинскими частями, атомными электростанциями, крупными городами — такими как Москва. Кроме того, высоту и курс диктует авиадиспетчер, разводя самолеты во избежание столкновения. Правда, последнее больше относится к самолетам реактивным или турбовинтовым. Легкие самолеты — вроде «Ан-2» — или вертолеты летают на значительно меньших высотах.

Внизу расстилались квадратики полей. Миновали Николаевку, где Михаил работал в прошлом году, потом заблестела Велья — в месте впадения в Рессету. Это уже пошла Калужская область.

— Эх, порыбачить бы там! — мечтательно сказал Веретенников.

Михаил разговор не поддержал, поскольку к рыбалке был абсолютно равнодушен. Рыбу он любил, но больше в жареном виде, а еще лучше — в виде шашлыка да в хорошей компании.

Внезапно двигатель самолета затрясло, начались хлопки в карбюраторе. Температура головок цилиндров поползла вверх.

— Командир, давление масла падает! — закричал Сашка.

— Вижу, — стиснул зубы Михаил.

Мало того — стала падать мощность двигателя.

Михаил начал осматривать местность впереди и по сторонам. Чем хорош «Ан-2» — так только тем, что это не реактивный самолет с его большими скоростями. Биплану хватит для посадки и 180

метров — даже на поле, а не на бетонной полосе. И планировать с неработающим двигателем он может, не падая камнем, как турбореактивные машины.

Михаил механически, отработанным движением дернул рычаг стоп-крана на себя, перекрыл бензокран, поставив его в положение «бензин выключен», рычаг газа в «0». Двигатель встал, но не так, как всегда, теряя обороты, а почти сразу. Перед капотом торчала лопасть винта. Михаил перевел рычаг шага винта в нейтральное положение, чтобы винт не создавал сопротивление воздуху.

Сашка испуганно притих в правом кресле, поглядывая то на землю, то на Михаила. Придется садиться на вынужденную посадку. Раньше Михаилу проделывать это не приходилось.

Вот вроде бы слева убранное поле и длина подходящая. Не ошибиться бы — двигатель не работает, уйти на второй круг или подтянуть газком не получится.

Михаил заложил левый вираж, потеряв еще метров сто высоты, нажал кнопку рации.

— Я — борт 35516, остановка двигателя, иду на вынужденную. Нахожусь в районе Новохвостовичей.

Повторить сообщение или дождаться ответа Михаил уже не смог — рация перестала работать, лампы на панели погасли.

— Электропитание накрылось, — крикнул Сашка.

— Вижу, — отозвался Михаил.

Сашка перекрестился, хотя никогда раньше Михаил не видел, чтобы он носил крестик. Михаил крестик носил — на серебряной цепочке. Повесили, когда бабушка крестила. Сам же Михаил в Бога не верил и в церковь не ходил.