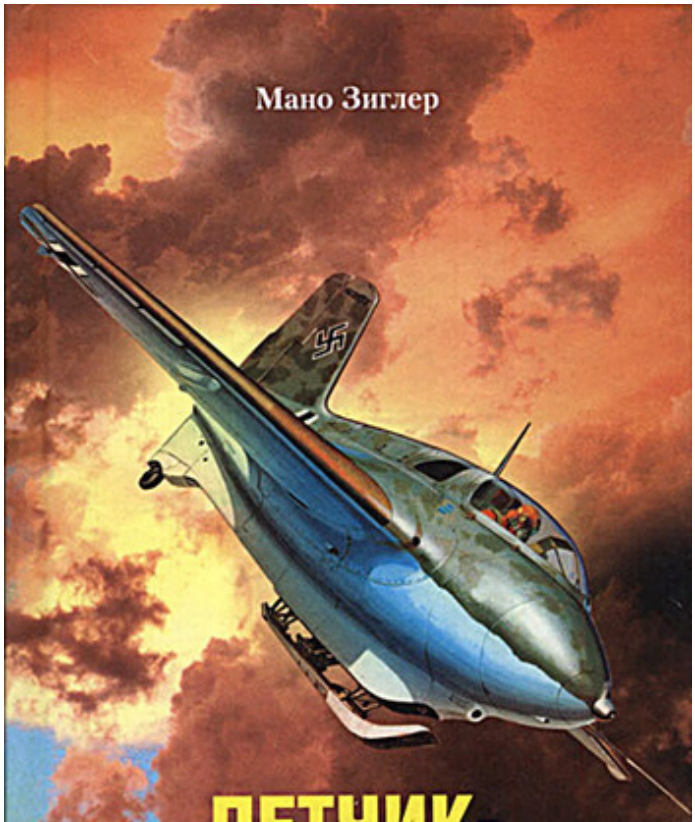
Мано Зиглер



ЛЕТЧИК-ИСТРЕБИТЕЛЬ

Боевые операции «Ме-163»

Мано Зиглер
Летчик-истребитель. Боевые операции «Ме-163»

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=157241
Летчик-истребитель. Боевые операции "Ме-163": Центрполиграф; Москва; 2005
ISBN 5-9524-1958-5

Аннотация

Книга Мано Зиглера – автобиографическое повествование о проходивших в период Второй Мировой войны испытаниях и первых боевых вылетах одного из первых в мире реактивных самолетов Вилли Мессершмитта – «Ме-163». Книга повествует о быте и судьбах причастных к этим событиям людей, в первую очередь, об их работе. Автор рассказывает, сколько усилий и человеческих жизней положено в основание современной реактивной авиации.

Содержание

Глава 1. ОПЫТНОЕ КОМАНДОВАНИЕ 16 4
Глава 2. ПРАКТИЧЕСКИЕ ЗАНЯТИЯ НАЧИНАЮТСЯ 15
Конец ознакомительного фрагмента. 26

Мано Зиглер
Летчик-истребитель. Боевые операции «Ме-163»

Глава 1. ОПЫТНОЕ КОМАНДОВАНИЕ 16

Чудесным июльским днем 1943 года я вышел в Бад-Цвишенане, в Ольденбурге, из старенького поезда. Казалось, расшатанные колеса, унося состав вдаль, незатейливо и трогательно одновременно выстукивают слово «победа». Я запрокинул голову, устремив взгляд в безоблачное небо; небо, которое хранило тайну, зашифрованную истребителями, оставившими в нем дымные круги. Пилотируемый реактивный самолет – умопомрачительно быстрый – взмывает ввысь, словно стрела! Это невозможно! Такой скорости достичь невозможно. Это похоже на абсурд, разве нет?

Я стоял на перроне маленькой железнодорожной станции, с восхищением глядя в пустое небо. Но действительно ли там ничего не было? Я смотрел и заметил крохотное черное пятнышко, появившееся на небосклоне, растущее с феноменальной скоростью и превращающееся на моих глазах

в предмет, напоминающий бумеранг, который зашел на вираж, спикировал вниз, выполняя резкий маневр, а затем, промчавшись беззвучно, словно призрак, скрылся за деревьями.

Охранник, несший вахту на воротах аэродрома, смерил меня более чем подозрительным взглядом так, будто бы на мне были надеты, как минимум, ласты и парик. Он тщательно изучил мои документы, очевидно, не в силах поверить, что перед ним настоящий лейтенант Зиглер, посланный с рапортом в командование 16 в Бад-Цвишенане. В конце концов наличие моего удостоверения подтвердило тот факт, что я являюсь вышеупомянутым лейтенантом, и он позволил мне войти в тот мир, который формально даже и не существовал, в мир нирваны. Неожиданно я вздрогнул от заложившего уши рева. Раздавшийся звук можно было сравнить с таким шипением, будто бы громадный, раскаленный докрасна утюг окунули бы в такую же огромную ванну. А еще, наверное, именно такие звуки издает разъяренный дракон! У меня закружилась голова, и моему изумлению не было предела, когда я увидел нечто сине-черного цвета, похожее на грозовое облако, толкающее перед собой предмет, ускоряющийся все сильнее и сильнее и, наконец, оттолкнувшийся от земли и устремившийся ввысь. Так и стоя с открытым от изумления ртом, я еще не успел опомниться, а предмет уже растворился в воздухе. Мне ничего не оставалось, как констатировать, что у меня начинаются галлюцинации. Будто

и не было несколько мгновений назад никакого самолета, и только серый след, оставшийся в воздухе, говорил об обратном. Спустя совсем немного времени новый объект, очень похожий на тот, за которым я наблюдал, стоя на железнодорожной станции, плавно пронесся в воздухе, закружился и рухнул на землю.

Не в силах сдержать любопытство, я бросился к месту, где сейчас лежал самолет, словно мотылек, опаливший крылья. Так началось мое знакомство с «летающими бомбами», а также с летчиками из разных немецких летных отрядов. Здесь их было около тридцати человек, часть из которых прибыли служить добровольцами, а остальные были направлены в Бад-Цвишенан для испытания нового оружия и, таким образом, прохождения своего боевого крещения.

В тот же самый день, но чуть позднее я увидел дымящийся и шипящий предмет, который я уже имел удовольствие созерцать ранее и который оказался вовсе не «летающей бомбой», а его предшественником, «мессершмитом» – «Ме-163А». Несколько его моделей были специально созданы для того, чтобы ознакомить нас с особенностями полетов. «Доверять – значит уважать», – подумал я, направляясь в сопровождении Отто Ортзена и Герберта Лангера к большому ангару, где у меня была возможность подробнее исследовать этого маленького монстра и, может быть, хоть что-то понять, найти ответы на интересующие меня вопросы. Отто был одним из техников, а Герберт, совсем юный младший

лейтенант, – адъютант нашего командира, который в настоящий момент отсутствовал.

В полумраке ангара, словно съежившийся детеныш летучей мыши и в то же время грациозно распрямивший свои крылья, стоял он – «Ме-163А». Отто открыл люк фюзеляжа, и я уставился на запутанные трубки, которые имели огромное сходство с внутренним устройством обыкновенного холодильника. Как мне объяснили, это оказался двигатель! Хотя одна из трубок была расположена в форме буквы Z и проходила через другую – в виде буквы Т, обе они распределяли горючее в камеру сгорания, где сразу же происходило зажигание, создающее тягу, эквивалентную по мощи двум тысячам лошадиных сил. Отто и Герберт разговаривали, как два профессора зоологии, обсуждающие скелет ихтиозавра, будучи знатоками в этой области. Для меня же предмет их беседы являлся абсолютно неизвестным, и поэтому было непросто уловить, о чем идет речь. Меня сильно впечатлил тот факт, что в столь маленьком двигателе самолета тяга равна двум тысячам лошадиных сил. Это казалось невообразимым, и в то же время так оно и было!

Следующим поразительным открытием для меня явилось то, как здесь был организован быт. Еду готовили потрясающе вкусно! Отварной рис со сметанным соусом и фруктовым вареньем, аппетитные омлеты с вареными почками, макароны высшего сорта с подливкой и гуляшем и бесконечное количество разнообразных других блюд, которые уже доволь-

но давно исчезли с немецких столов. А завтрак? Подрумяненные ломтики хлеба вдобавок к приготовленной яичнице-болтунье или яйцам, сваренным всмятку; кстати, тосты жарились из первосортного белого хлеба! О черном – здесь даже не слышали. И все эти пиршества дополнялись натуральным кофе и чаем. Когда я осведомился, почему здесь такое хорошее питание, то в ответ, в первый раз, услышал такой зловещий термин, как «строжайшая диета». Штабной врач, доктор Данкер, специалист по проблемам здоровья, возникающим в связи с высотными полетами, которого специально направили в наш отряд, объяснил мне, что самолет «Ме-163» обладает таким эффектом, от которого человеческое тело становится очень сильно похоже на закрытую книгу. Также это происходит в результате громадных нагрузок при высоких скоростях реактивного истребителя. На самом деле так называемая «строжайшая диета» являлась не чем иным, как превентивной мерой, направленной на то, чтобы избежать попадания в организм неудобоваримой или вызывающей газообразование пищи. В общем, в нашем организме не должно было оказаться тех продуктов питания, которые могли бы ухудшить самочувствие, ведь перегрузки организма и так были велики. Мысленно я печально попрощался с идеей полакомиться в ближайшее время своим любимым гороховым супом с беконом. Еще доктор мимолетно упомянул, что ожидает меня на следующее утро в барокамере, для прохождения моего первого испытания!

Также я должен был доложить о себе командиру, который прибыл позднее, вечером того же дня. Абсолютно искренне я чувствовал сильное волнение. Просьба перевести меня на реактивные машины отклонялась до этого дважды, и обосновывался отказ тем, что я был «слишком старым». В действительности, в свои тридцать пять лет, я считался «взрослым мужчиной» по существующим стандартам для пилотов истребителей. Но очень скоро я обнаружил, что наш командир Вольфганг Шпёте, который имел около ста побед на счету и звание кавалера Рыцарского креста с дубовыми листьями, не придает моему возрасту особого значения. Он подчеркивал свое дружелюбие, и я почти сразу же попал под его влияние и даже простил ему тот факт, что он, очевидно, не ожидал от меня особых успехов, в силу моего возраста. Сам он был человеком дела, верно исполняющим свой долг, и, даже будучи не на задании, всегда хотел находиться в центре событий, как говорится, быть «хозяином положения».

Рис. 1. Рыцарский крест с дубовыми листьями

Все, находящиеся в Бад-Цвишенане, приехали из разных мест: с русского фронта, из Франции, Африки, Италии или Финляндии. Каждый человек был личностью, индивидуальностью; по характеру ребята отличались друг от друга кардинально, но одно объединяло всех – общий язык и страсть к полетам. Несмотря на бессчетное количество мнений, мы являлись одной «связкой». Следующие за этим днем долгие месяцы наша жизнь порой была невыносимо трудна, но это

лишь более сплотило нас, сделав одним целым, одной командой, готовой на любые отчаянные подвиги.

Следующее утро я встретил в барокамере. Это специальное оборудование было захвачено и вывезено из Советского Союза и напоминало металлическую капсулу, размером с половину железнодорожного вагона. Доктор Данкер пригласил нас войти в трубу через массивную стальную дверь, напоминающую стальную камеру в банке. При входе внутрь сразу появлялось ощущение, будто находишься на подводной лодке. Здесь стоял длинный стол, где лежали карандаши и бумага, и я сел между Гербертом Лангером и Фритцем Кельбом, которые приехали сюда на несколько дней раньше и, вероятно, были уже более приспособлены к здешним условиям. Лязгнув, дверь закрылась, и зоркие глаза Данкера стали следить за нашей реакцией через «шпионский глазок», располагающийся в верхней части двери. Для меня было сомнительным удовольствием путешествие в подводной лодке, а в этой камере с низким давлением именно такая атмосфера и была, особенно когда дали команду на откачку воздуха. Фритц сухо прокомментировал, что несколько человек уже умерли в этой камере.

– А некоторые окоченели от холода, – добавил Герберт, когда новенькие стали издавать хлюпающие и присвистывающие звуки, и затем стук зубов наполнил трубу, а стрелка циферблата, находящегося перед моими глазами, стала чет-

ко приближаться к отметке тысяча… две тысячи… три тысячи… четыре тысячи метров. И одновременно в камере становилось все холоднее и холоднее. Мы вцепились в карандаши и начали записывать на бумаге числа: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8!.. Когда стрелка на циферблате приблизилась к отметке семь тысяч метров, я почувствовал, что моя правая рука стала неметь, но я упорно продолжал писать. Сидя следом за мной, Фритц принялся выстукивать мелодию, и я присоединился к нему, в то время как Герберт болтал что-то невразумительное. Судорога у меня в руке не проходила, и я почти не чувствовал карандаш, зажатый между пальцами. Стрелка приблизилась к отметке восемь тысяч метров. На какой-то момент уши заложило, а затем стрелка пошла в обратную сторону, сопровождая свой ход чудовищным шипением. Приблизительно на уровне четырех тысяч метров Фритц заметно оживился, а Герберт стал разминать задеревеневшие пальцы. Я почувствовал себя кротом, очнувшимся от долгой зимней спячки, и не мог не усмехаться, глядя на полосы, которые начертил на листе. Первые линии были четкими и аккуратными, но постепенно они становились корявыми, будто их дрожащей рукой начертил восьмидесятилетний старик. На уровне шести тысяч метров линии делались ломаными, переходя из ровных полосок в замысловатые иероглифы.

Когда давление между нашей стальной коробкой и внешней средой выровнялось, доктор Данкер открыл дверь, и сразу же я обнаружил несколько интересных фактов вокруг се-

бя. Находясь на отметке восемь тысяч метров, я практически перестал осознавать происходящее. Состояние было близким к такому, что спустя несколько минут и Фритц, и Герберт, и я должны были плавно перейти в мир иной. И о чем только думал наш чудесный доктор?! Тогда я решил попробовать дружелюбно поговорить с доктором о нашем положении, на что сразу же получил исчерпывающий ответ, что такие непростые испытания необходимы ежедневно для достижения нужной спортивной формы, требуемой для осуществления полетов. Для того чтобы выдержать сильнейшие перегрузки, очень важно научиться распознавать болезненные симптомы. Могло случиться, что наша система подачи кислорода выйдет из строя или будет повреждена в бою, а мы не сможем немедленно изменить высоту и, соответственно, фактически не вернемся на землю живыми. Нам было рассказано, что при появлении симптомов нужно, устремив нос истребителя вниз, резко идти на снижение, спускаясь до безопасной высоты, четырех тысяч метров. Все это, конечно, требовало усиленных тренировок для любого летчика-истребителя, испытывающего колоссальные перегрузки. Чувствуя ноющую боль в желудке, сидя в барокамере, словно подопытный кролик, я мысленно настраивался на следующие испытания. Мои коллеги, Фритц и Герберт, выдали мне обмундирование, необходимое для тренировок на «летающей бомбе». Снаряжение включало в себя такие принадлежности, как ботинки на меху, шлемофон с проводами свя-

зи, парашют, специальные перчатки и еще много всякой всячины. Основным в обмундировании считался комбинезон, изготовленный из специальной защитной ткани! Фритц прокомментировал ситуацию, предвосхищая мой вопрос:

– Когда станет тяжело дышать, вместо того чтобы выбраться из кабины, ты сгоришь, как фитиль, потому что в таком костюме не шибко развернешься!

– О чем это ты? – спросил я.

– Такое иногда случается. К примеру, если рванет топливный бак! – ответил он.

В дальнейших объяснениях я не нуждался!

Глава 2. ПРАКТИЧЕСКИЕ ЗАНЯТИЯ НАЧИНАЮТСЯ

Практический курс моего обучения в качестве пилота истребителя начался в тот же самый день, и именно эта часть занятий оказалась наиболее опасной, хотя все началось вполне безобидно; на этот раз нам предстояло освоить легкие планеры. С самого начала они были хорошо известны под названием «грюнау бэби» и «краних», но очень скоро нас перевели в категорию «хабихт», за маленький размах крыльев. За счет уменьшенного размаха скорость при приземлении возрастала, и наш так называемый «штуммель-хабихт» садился на скорости 62 километра в час, которая для планера была вполне достаточной. В дальнейшем на «Ме-163А» мы садились со скоростью около 100 километров, а идеально оснащенный «Ме-163В» – истребитель «комета» – касался земли, имея скорость 137 километров в час! В сущности, такая посадка осуществляется без выпускания шасси, так как «комета» сбрасывает свое шасси, едва оторвавшись от земли.

Такому высокоскоростному приземлению сопутствовали проблемы, а именно тот факт, что если пилоту машины не удавалось с первого раза удачно посадить самолет, то у него не было шанса пойти на повторный круг, как у обычного са-

молета. Не имело значения, с какой высоты и с какого направления он заходил на посадку; в любом случае он должен был рассчитать все таким образом, чтобы сесть максимально мягко.

Итак, начались наши учения. Нам предстояло стать такими специалистами, чтобы без вреда для планера посадить его, не ошибившись ни в чем.

Каждый летчик знает: научиться летать лишь немногим сложнее, чем научиться сажать машину! Инструктор, обучая навыкам, требующимся при посадке, одновременно рассказывает множество других важных вещей. Управлять простым самолетом в безоблачную погоду легче, чем помогать бабушке сматывать шерсть в клубок, но когда нужно сажать машину, вот тут может возникнуть путаница. К сожалению, «Ме-163» был одноместным самолетом; видимо, при всей изобретательности конструкторов, им не хватило смекалки, куда же можно установить второе сиденье в этом крошечном самолете.

Тогда, в Бад-Цвишенане, нам больше рассказывали, нежели показывали на деле, как посадить этого маленького неподдающегося зверька.

Первое и самое основное, что нам следовало запомнить, было то, что при посадке необходимо очень мягкое касание. Несоблюдение этого правила означало не только повредить самолет; это бы наверняка привело к смещению позвонков у пилота! Нам рассказывалось, что «грязная» посадка или по-

садка вне периметра аэродрома запросто может привести к необратимым последствиям для пилота или перелому крыла у самолета; также машина могла скапотировать, и в результате воспламенения ракетного топлива, оставшегося в баках, летчик не имел никаких шансов к спасению. В случае грубой посадки опасность взрыва была не просто реальной, а скорее всего вероятной. Естественно, я очень хорошо понимал суть этого так называемого волнительного разговора, нужного для того, чтобы немного сбить спесь и убавить самомнения у беззаботных молодых кандидатов, бесстрашно готовых к полетам. Но в то же время даже старшие по возрасту и более опытные бойцы чувствовали, что все не так легко и просто, как выглядит на первый взгляд. У меня было ощущение, будто я только что появился на свет; я чувствовал себя беззащитным дураком, не представляющим, как себя вести и что делать. Эта смесь перекиси водорода и гидрата водорода, а еще метилового спирта могла всем нам, и опытным военным, и новичкам, обеспечить бесплатный проход на тот свет.

Я сразу познал на собственном опыте очень неприятное чувство беззащитности. Находясь в ангаре для истребителя, я был вместе с двумя нашими техниками, Элом и Отто, которые демонстрировали мне, какова мощь горения ракетного топлива.

Отто положил поддон на пол ангара и осторожно разлил в две или три небольшого размера емкости жидкость белого

цвета. Потом он отступил и капнул несколько капель другой жидкости в те же емкости. Результат не заставил себя ждать – свист, хлопок и черное пламя появились одновременно! Вообще-то меня не так просто испугать, но, когда Эл отметил, что «комета» несет в себе две тонны такой гремучей смеси, цвет моего лица сделался неестественно белым. Еще он добавил, что у «Ме-163А» топливо подразделяется по названиям на буквы T и Z, принимая во внимание, что «Ме-163В» носили в названии своего топлива буквы T и C. Истинная же сущность состава горючего, скрытая под аббревиатурой, была узнана мной спустя много лет, в действительности уже после войны. Мы были как малые дети, которые, не спрашивая, ели все, что нам с ложки кладут в рот.

После того как демонстрация горючего была закончена, Отто, наклонившись над поддоном, окунул большой палец в жидкость.

– Не желаешь попробовать? – спросил он. – Окуни палец быстро.

Я макнул кончик пальца в жидкость и сразу же вытащил. Через несколько секунд он побелел, и стало жечь кожу. Отто уже засунул палец в рот и, смеясь, посоветовал мне последовать его примеру, если я хоть немного беспокоюсь за свой палец. Не мешкая, я засунул обожженный палец в рот, и почти тут же слюна нейтрализовала ожог.

Вечером у меня появилась возможность остаться в одиночестве. Фритц и Герберт ушли куда-то за пределы части,

и я не придумал ничего лучше, как прогуляться в Бад-Цвишенан. Благородного вида уже немолодой человек, внешне похожий на Бисмарка и Вильгельма II одновременно, присел за мой столик в маленьком ресторанчике, и спустя какое-то время мы разговорились. Сначала поболтали о погоде и обсудили новости с фронта, обрывисто, кто что знал, а потом, неожиданно, он перегнулся через стол и, приблизившись губами к моему уху, попросил меня подойти к другому входу ресторана. Я очень удивился, но он настаивал, добродушно глядя на меня и по-отечески приговаривая:

– Пойдем, пойдем. Скажи мне, друг мой, сможешь ты пролететь вон там завтра?

Выражение моего лица сделалось еще более загадочным, а пожилой джентльмен прошептал с конспираторским видом:

– Всем известно, что скоро случится. Ты ведь летаешь над британским побережьем, не так ли?

Я пожал плечами, а мой собеседник кивком подозвал официанта и шепнул ему на ухо что-то, а затем, снова повернувшись ко мне, произнес:

– Ты можешь ничего не рассказывать мне, но мы-то видим все каждый день. Самолеты улетают и никогда не возвращаются назад, а еще от них такой страшный шум!

После второй выпитой бутылки вина я уже знал наверняка, что являюсь «одним из тех парней», которые летают над британским побережьем, а затем исчезают. А потом торпедные катера вылавливают их из Канала! Возвращаясь на аэро-

дром, я благодарил Бога за то, что умею плавать!

Инструктаж по мягкой посадке «штуммель-хабихта» продолжался несколько дней, но все это ничегонеделанье очень скоро закончилось, и началась более серьезная сторона наших учений. Тридцать новоиспеченных пилотов принялись за дело, и их заданием стало провести эксплуатационные учения на самых опасных и непредсказуемых самолетах, которые когда-либо существовали, а именно «комета». Нашими инструкторами были наш командующий офицер Вольфганг Шпёте, его вездесущая тень Йозеф Пёхс, его правая рука Тони Талер и храбрый маленький Рудольф Опитц, которого все звали просто Пиц. Вольфгангу и Пицу было еще далеко до того возраста, когда пилотов можно назвать «стариками», но по налету часов и опыту оба они были ветеранами «кометы» еще в Пенемюнде, а Тони и Йозеф, также прошедшие всю школу и изучившие все секреты, постоянно прогрессировали в летных навыках.

Прообраз «кометы» и первые реактивные двигатели уже прошли интенсивные испытания в Пенемюнде, где создавалось оружие «V-1» и «V-2».[1] Под руководством ведущих летчиков мы изучали реактивную технику и тактику ее применения.

С помощью лекций и фильмов мы, новобранцы отряда, постепенно изучили за это время все, что необходимо бы-

[1] «Фау-1» и «Фау-2». *(Примеч. ред.)*

ло знать о «Ме-163». Мы узнали всю историю истребителя с первых дней его существования, узнали, какие истории случались с ним, и, более того, что очень важно, – что в принципе могло происходить с самолетом. Хотя слишком много слов никогда не говорилось, мы все осознавали тот факт, что двигатель истребителя имеет капризный характер; отрыв от земли или посадка могли спровоцировать его на взрыв, а также он мог и без провокации взорваться в любой момент! Проводились постоянные эксперименты с целью избежать подобного неприятного случая, но никто не мог дать гарантии, что мы не взлетим на воздух, даже не имея нескольких секунд, чтобы получить хоть малейшее предупреждение. Не выбирая выражений, наши инструкторы объясняли, что стекла в кабине пилотов запотевают до такой степени, что, фактически, лишают летчика видимости, в то время как постоянно существует риск возгорания. В случае пожара нам было необходимо покинуть как можно скорее эту крошечную скорлупу, называемую кабиной самолета, стараясь не оказаться охваченным огнем.

Когда мы уже больше не нуждались в инструктаже, начались более неприятные события в нашей жизни, одним из которых стало то, что мы должны были научиться не зависеть полностью от наших комбинезонов, призванных защищать нас от огня в случае возгорания топлива. А это все равно что забыть сбросить шасси после взлета.

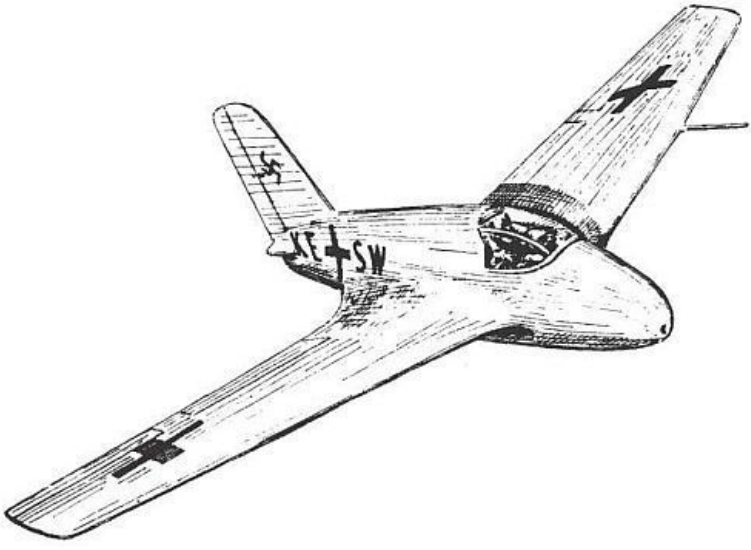


Рис. 2. «Ме-163А»

Из всех этих предупреждений и объяснений, для чего нужны рычаги, кнопки, ручки и приборы в кабине пилота, и состоял наш теоретический курс. Многое из рассказанного прошло мимо и вылетело из наших голов, но все же основные навыки, приобретенные там, остались с нами на всю дальнейшую жизнь.

Наши практические учения начались с планирующих по-

летов на «Ме-163А», с заменой топлива на то, которое используется в грузовых машинах. Двухмоторный «Мессершмит Bf-110» служил нашим буксировщиком, таща за собой «Ме-163А» на стометровом стальном тросе. После взлета «комета», в которой находился один из обучаемых пилотов, сбрасывала шасси и, поднявшись на несколько тысяч метров, следуя за «Bf-110», отсоединив буксирный трос, скользила по воздуху.

Наконец, подошла и моя очередь взобраться в крохотную кабину «Ме-163А». Фонарь кабины закрылся, рычаги управления были проверены, и, резко дернувшись, я бешено помчался по взлетной полосе. И вот я поднялся в воздух, и, едва колеса оторвались от земли, я почувствовал накатившую на меня волну легкого, но резко увеличивающегося волнения. На высоте трех тысяч метров отсоединил трос, и сейчас я помню несколько наиболее примечательных моментов, которые последовали в следующие минуты. Все сомнения и страхи, порожденные угрожающими фактами, на примере которых нас обучали, казалось, покинули меня, и с бьющей через край энергией я взмыл ввысь, оставляя на небе круги. Но вместе с тем очень скоро взгляд на альтиметр привел меня в чувство, и я пошел на снижение. Я слышал удары сердца, когда мой самолет с гулким звуком полетел навстречу земле, а потом осторожно стал поворачивать и, спустившись до высоты шестисот метров, пролетел над полем. Руль высоты правее… чистый проход вдоль полосы… небольшой

крен, выравнивание машины, и вот я коснулся земли, заскользив по асфальту с безумной скоростью, и машина остановилась.

Я поднялся в кабине, всем своим видом показывая беспечность, и невозмутимо пошел к остальным ребятам, чувствуя себя полностью удовлетворенным. Некоторые инструкторы смотрели на меня с явной критикой во взгляде, но Тони Талер сказал, что для первого раза это была неплохая посадка, и для меня этого было вполне достаточно. В тот же момент Тони обратил наше внимание на «Ме-163А», который готовился взлетать на другой стороне поля. Для нас этот самолет был уже не планером, а истребителем с полными баками горючего, и, естественно, мы устремились через поле, чтобы поближе рассмотреть его.

Отто и Эл суетились возле самолета, как цыплята около мамы-курицы, а Рудольф Опитц пристегнул себя ремнями безопасности в кабине. Крышка люка захлопнулась… послышался треск… солнечный луч отразился от металла… и Пиц понесся по полосе, оставив клуб гари. Шасси дикими скачками понеслись по полю. Пиц надавил на ручку управления, и самолет, словно летучая мышь, оторвался от земли. Внезапно на высоте между двумя и тремя сотнями метров ревущий звук мотора смолк! Тяжелое облако гари вырвалось из хвоста самолета, который лишь секунду до этого несся стрелой ввысь, а теперь стал стремительно падать. «Пиц, будь осторожнее!» Ужас парализовал всех, кто на-

блюдал за этой картиной, которая напоминала замедленный кадр в фильме, хотя все происходило молниеносно. Баки были наполнены до краев. Не войди в штопор, друг! Машина блефует! Все смотревшие затаили дыхание, когда Пиц стал выправлять свой тяжелый самолет. Я закрыл глаза, ожидая взрыва, который должен был произойти неминуемо, но, чудо из чудес, самолет повернул и стал снижаться. Наверняка баки с горючим разлетятся на куски в ту же секунду, как самолет дотронется до земли, но нет, взрыва не последовало, и Пиц коснулся земли легко, словно перышко, отбросив крышку люка над собой, когда машина встала как вкопанная. Мы сразу же окружили самолет, помогая Пицу подняться с кресла и одновременно заливая водой горящий хвост самолета, который угрожающе продолжал коптить. Пиц, бледный и трясущийся, облегченно присвистнул, пожал плечами и, пробормотав что-то по поводу удачного расположения звезд в тот день, побрел в направлении столовой. Мы пошли за ним, и Тони очень красочно убеждал в нецелесообразности какой бы то ни было попытки соперничать с ним в подобных условиях, чтобы на такой малой высоте суметь вывести самолет из крена, хотя сразу же обеспечил полезными советами.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, купив полную легальную версию на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.