## Я никогда не слышал, как шумит ветер

# Ричард Бах

Открытая кабина, летный шлем, очки — все это в прошлом. Им на смену пришли стилизованные фонари, кондиционеры, солнцезащитные лобовые стекла. Я неоднократно об этом читал и мне не раз доводилось слышать, как формулируют эту мысль, но как-то внезапно случилось так, что она глубоко запала в мой ум и засела там с несколько тревожной окончательностью. Нельзя не признать комфортабельность и способность летать при любых погодных условиях у современных легких самолетов значительно увеличились, но неужели это единственные критерии удовольствия, которое нам доставляет полет?

Ведь наслаждение полетом — наиболее основополагающая из всех причин, которые заставляют нас приобщиться к искусству летать. Нам хочется попробовать ощущение полета — своего рода наркотик. И когда мы поднимаемся высоко-высоко в небо в этаком уютном летающем домике, где-то на задворках ума, вероятно, все же навязчиво мыслится:

— Нет, не совсем то, чего я ожидал. Но если именно это и есть полет ну что ж, пусть будет так.

Закрытая кабина предохраняет от дождя. Можно спокойно выкурить сигарету. Довольно существенно для того, кто является ревностным приверженцем «Правил полетов по приборам». И для заядлого курильщика — тоже. Но разве это — полет?

Полет — это ветер, вихри вокруг, запах выхлопных газов, рев двигателя; прикосновение влажного облака к щекам и пот, стекающий из-под шлема.

Мне никогда не доводилось летать на самолете с открытой кабиной. Я не слышал, как шумит ветер в расчалках, и ни разу не был отделен от земли одним-единственным привязным ремнем. Однако мне приходилось об этом читать, и я знаю, что так бывает.

Неужто мы настолько отупели от прогресса, что превратились в нечто бесцветное, следующее внутри напичканного приборами кусочка замкнутого пространства из пункта А в пункт Б? И вся радость и возбуждение полета должны выражаться в восторженном рассказе о том, насколько показания приборов были близки к идеальным? Вряд ли. Хотя, конечно, показания приборов тоже имеют огромное значение. Но ведь ветер в расчалках тоже что-нибудь да значит, а?

Есть старики, которые летали с незапамятных времен, в их потрепанных летных журналах — по десять тысяч часов. Стоит такому человеку закрыть глаза — и он вновь оказывается в своей старенькой Дженни, и вновь отбрасываемый лопастями винта поток барабанит по тканевой обшивке фюзеляжа, и порывы ветра весело гудят в распорках — все здесь, вот оно, достаточно просто вспомнить. Ведь это было его жизнью.

Но не моей. Я начал летать в пятьдесят пятом на Ласкомбе-8Е. Ни открытой кабины, ни расчалок, ни подкосов. Он гудел громко и был полностью закрыт, однако летал — высоко, выше автомобилей на шоссе. Для нас — молодых начинающих летчиков — этого было достаточно. Мне, по крайней мере, казалось, что это — полет.

А потом я увидел Ньюпортс Пола Мэнтса. Потрогал дерево, и ткань, и расчалки — все то, что позволяло моему отцу смотреть сверху на солдат, месивших кровавую земную грязь мировой войны.

Странное, какое-то изысканное возбуждение — никогда не испытывал ничего подобного, прикасаясь к Цессне-140 или к Трай-Пэйсеру, и даже к F- 100.

В Военно-Воздушных Силах меня научили по-современному летать на, современных самолетах. Весьма эффективно. Я летал на Ти-берд, на восемьдесят шестых, на Си-123, на F-100. И ни разу ветру не удалось растрепать мне волосы. Чтобы сделать это, ему пришлось бы пробиться сквозь фонарь («ВНИМАНИЕ — на скорости 50 узлов и выше фонарь не открывать»), затем сквозь шлем («Этот стеклопластик, господа курсанты, выдерживает удар, сила которого составляет восемьдесят фунтов на квадратный дюйм»). Кислородная маска и затемненное стекло шлема — достойное завершение комплекта факторов, предохранявших меня от возможного контакта с ветром.

Так должно быть сегодня. Ведь на СЕ-5 сражаться с МиГами невозможно. Но дух СЕ-5, разве ему так уж необходимо исчезнуть? Посадив свой F-100 (убрать тягу после касания, нос — опустить, тормозной парашют, тормоза), почему я не могу отправиться на короткую взлетную полосу с земляным покрытием и полетать на Фоккере-Д7 с полутора сотнями вполне современных лошадок в носу? Я бы многое отдал за такую возможность!

Мой F-100 несется на первой сверхзвуковой, но я совсем не ощущаю скорости. Сорок тысяч футов — и грязновато-бежевый пейзаж внизу ползет, словно я еду на автомобиле в зоне жесткого двадцатипятимильного ограничения скорости. Паспортная скорость Фоккера — сто десять миль в час. Но на высоте всего в пятьсот футов и — в открытом воздухе. Просто так, развлечения ради. Пейзаж не обесцветится высотой, и деревья будут проноситься внизу, и силуэты их будут смазаны скоростью. И указателем скорости будет не шкала с цифрами, стрелкой и красной линией где-то за первой сверхзвуковой, а шум ветра. И он подскажет мне в нужный момент, что необходимо слегка приспустить нос и приготовиться. И вовремя воспользоваться рулями высоты. Чтобы машина не приземлилась сама по себе, как ей заблагорассудится.

— Строить этажерку времен первой мировой войны и ставить на нее современный двигатель? — спросите вы. — Да ведь за те же деньги вполне можно купить приличный четырехместный самолет!

Но я не хочу покупать приличный четырехместный самолет! Я хочу летать!