## Я сбил Красного Барона, и что?

# Ричард Бах

Это был вовсе не сон. И не мои фантазии. Это был настоящий рев настоящего черного двигателя из вороненой стали, болтами укрепленного впереди меня на огнеупорной переборке, настоящие мальтийские кресты на распростертых над кабиной крыльях, настоящее, до боли знакомое небо цвета молнии с ледяным отливом, а сбоку — сразу за бортом самолета — самая настоящая перспектива долгого и окончательного падения.

Внизу, прямо передо мной — английский СЕ-5 — оливково-желто-коричневый камуфляж, круглые сине-бело-красные эмблемы на крыльях. Пилот меня еще не заметил. Мне было знакомо это ощущение, я знал, что буду чувствовать себя именно так, я читал об этом раньше на пожелтевших от времени страницах книг о летчиках первой мировой войны. Все в точности так и было.

Я ринулся вниз — к нему — мир накренился и понесся на меня смазанным потоком изумрудной земли и белыми пластами мучной пыли облаков, разметанных голубым ветром, который плотно обволакивал стекла моих летных очков.

А он — он, несчастный, летел себе, ни о чем не подозревая.

Я даже не стал пользоваться прицелом — он не был мне нужен. Я просто поймал самолет британских ВВС в просвет между кожухами стволов двух пулеметов «Спандау», установленных на обтекателе моего двигателя, и нажал на гашетку.

Из стволов вырвались маленькие лимонно-оранжевые огоньки, послышалось цоканье пулеметных очередей, едва различимое в вое и реве моего пике.

Но англичанин никак на это не отреагировал, лишь машина его продолжала стремительно увеличиваться в размерах прямо перед носом моего аэроплана — в просвете между пулеметными стволами.

А я в свою очередь не стал орать:

— Подохни, собачья английская свинья!

Нечто подобное, если верить комиксам, должен был бы выкрикнуть в данной ситуации венгерский пилот.

Но вместо этого я нервно подумал:

— Ну давай же, загорайся, иначе нам придется в очередной раз повторять все сначала!

В это мгновение вспышка тьмы поглотила СЕ. В агонии он взвился вверх двигатель окутан черными клубами с вырывающимися из них языками белого пламени и струями желтого дыма от горящего масла — застилая небо всей этой гадостью.

Я пулей пронесся мимо него вниз, ощутив кисловатый привкус его дыма, и завертелся на сиденьи, стараясь не пропустить зрелище того, как он будет падать. Однако падать он не стал, а вместо этого опрокинулся вниз и, выполнив полвитка в штопоре, устремился прямо на меня, вовсю паля из своего Льюиса. Оранжевые вспышки выстрелов беззвучно замелькали над моей головой в самой середине всей этой жуткой катастрофы.

— Отлично сработано! — вот все, что я смог подумать.

И еще мне пришло в голову, что именно так, наверное, и было на самом деле.

Задрав нос, мой... Фоккер подпрыгнул вверх в то самое мгновение, когда я щелкнул выключателем с надписью «Копоть» (уф! слава Богу — из-под двигателя, а не из него!) и вторым — с надписью «ДЫМ». Кабину застлало черно-желтым, которое я поневоле втягивал в себя, хотя изо всех сил и старался не дышать. Опрокидываю машину вправо и вниз — в штопор. Один виток, два, три... мир вокруг, свернувшийся в пляшущий шар... Затем — выход из штопора — плавное спиральное пике — каждый фут траектории полета отмечен кошмарным шлейфом.

Наконец из кабины все выдуло, и я перешел в горизонтальный полет всего в нескольких сотнях футов над зелеными полями и фермами Ирландии. Крис Кэгл — пилот СЕ-5 — развернулся в четверти мили от меня и покачал крыльями, что означало:

— Пристраивайся ко мне и — домой!

Когда наши машины спустились ниже верхушек деревьев и коснулись колесами густой травы аэродрома в Вестоне, я решил, что прошедший день был вполне удачным и полным событий. С рассвета я сбил один немецкий и два британских аэроплана, а также четырежды был сбит сам — два раза на СЕ-5, один — на Пфальце и еще один — на этом Фоккере. Достойное введение в ремесло киношного пилота — нам предстоял еще целый месяц такой работы.

Снимался фильм Роджера Кормэна «Фон Рихтгофен и Браун» — развернутое эпическое полотно — море крови и военной грязи, немного сдобренного историей секса, и двадцать минут общего плана воздушных боев, на съемках которых несколько летчиков едва не расстались с жизнью. Кровь, история и секс — все это, как водится в кино, было понарошку, а вот полеты — как всякие полеты снимались самые настоящие. В первый же день мы с Крисом поняли то, что известно каждому кинематографическому пилоту еще со времен «Крыльев»: никому и никогда не удалось еще убедить ни один аэроплан, что все это не по-настоящему. Самолеты заваливаются на крыло и срываются в штопор и сталкиваются в воздухе, если это им позволяют, самым настоящим образом. И никто, кроме самих пилотов, этого не понимает.

Наша операторская площадка была ярким тому примером. Ее установили на вышке, построенной из телеграфных столбов на самой макушке небольшой возвышенности под названием Голубиная горка. Каждое утро оператор и два его ассистента взбирались на свой насест с твердой и столь благостной уверенностью в том, что это — всего лишь кино и потому когда наступит вечер, они непременно спустятся вниз целыми и невредимыми. Они были так уверены в нас — в Крисе, во мне, в Йоне Хатчинсоне и в еще целой дюжине пилотов из ирландских ВВС. Их уверенность была даже чем-то большим, чем просто слепая вера... Оператор вел себя так, словно самолет, со стрекочущими пулеметами несшийся прямо на него в бешеном пике во время лобовой съемки, был вполне безобидной детской игрушкой, да к, тому же давно уже отснятой на пленку.

Десять утра. В полете нас четверо — два Фоккера и два СЕ-5. Гудят моторы и хлопают порывы ветра над нашими головами, внизу под крыльями одинокий бугорок Голубиной горки с операторской командой на площадке вышки.

— Сегодня нас интересует преследование и атака с хвоста, — раздается в наушниках, — СЕ впереди, сзади атакует Фоккер, к нему пристраивается еще один Фоккер, в хвост которому, в свою очередь, заходит второй СЕ. Вам все ясно?

— Есть.

— И, пожалуйста, поближе к вышке — фронтальная сцена, потом заваливаетесь на крыло и обходите нас — так, чтобы мы могли снять самолеты чуть-чуть сверху. И держитесь как можно плотнее, пожалуйста.

— Есть.

Итак, с высоты в тысячу футов плотным звеном — нос в хвост — самолет впереди кажется просто гигантским — ныряем в пике — вниз к крохотной пирамидке операторской вышки.

— Внимание! Пошли!

Ведущий СЕ скачет туда-сюда, то нацеливаясь на вышку, то срываясь в сторону земли. За ним — я на Фоккере — липовые пулеметы пыхкают бутафорским пламенем — ощущая второй СЕ сзади — он висит у меня на хвосте и тоже якобы палит из пулемета — и еще один Фоккер за ним. Время от времени плотным ударом накатывает мощный поток от винта передней машины. Но это не проблема, потерю устойчивости можно компенсировать с помощью элерона и руля направления. Пока внизу еще есть свободное пространство... Но свободное-то пространство сокращается. И очень быстро. Спустя всего несколько секунд операторская вышка вырастает до весьма внушительных размеров, а еще чуть-чуть позже вообще превращается в нечто совершенно чудовищное, на операторе — белая рубашка, и голубая куртка, и красный шарф на шее — ведущий СЕ тяжело отваливает в сторону — МЫ В ПОТОКЕ ВСТРЯСКА РУЛЬ ДО УПОРА ЕЩЕ ЧУТЬ-ЧУТЬ ПРАВЫЙ...

Уф! Ну и ну! Успели — вышка промелькнула — мы все целы — Боже, я уже подумал было, что конец пришел — впрочем, для начала дня неплохо, но это уже не шуточки, это — РАБОТА!

— Прекрасно. Все прекрасно, парни, — раздается в наушниках. — Давайтека еще раз, но постарайтесь подойти поближе к вышке и не разлетайтесь так далеко. Еще, пожалуйста, чуточку плотнее!

— Есть.

Господи Боже мой! Еще БЛИЖЕ!

И снова — вниз, гуськом — тряска, броски, стрельба — отчаянно близко друг к другу — поток от винта передней машины хлопает по крыльям и, словно гигантская рука, подбрасывает нос самолета, так и норовя перевернуть вверх тормашками машину не совладавшего с ним. Вышка растет, громоздясь перед нами подобно ацтекской пирамиде, на вершине которой приносили в жертву людей, и тут вдруг:

— ДЫМ, ДЫМ ДАВАЙ! НОМЕР ПЕРВЫЙ. ПУСТИ ДЫМ!

СЕ, за которым мы выстроились, в сотне ярдов от вышки включает дым. Ощущение — как при входе в грозовое облако. Самолет резко бросает в сторону, не видно ничего, кроме самого краешка смазанной зелени, секунду тому назад бывшей землей, дышать нет никакой возможности, и где-то там на расстоянии одного мгновения — операторская вышка и три несчастных верующих придурка на ней со своим Митчеллом — кино снимают. Руль — вправо изо всех сил, ручку рывком назад — и мы выныриваем из дыма, проносясь в двадцати футах левее вышки. Всего двадцать футов. Интересно — как, оказывается, быстро кожаный летный шлем насквозь пропитывается потом.

— Отлично! На этот раз — все идеально. Ну, и еще раз...

— ЕЩЕ РАЗ? НЕ ЗАБЫВАЙТЕ, РЕЧЬ ИДЕТ О ЧЕЛОВЕЧЕСКИХ ЖИЗНЯХ!

Это произнес один из пилотов-ирландцев. А я, помнится, подумал, что сказано очень хорошо, очень.

Каждый раз, когда вышка просила пройти еще ближе, у меня перед глазами возникал образ двух клоунов, один из которых держит пирог с банановой начинкой, а второй во всю глотку орет:

— Дай мне этот пирог! Дай мне! ДАЙ ЕГО МНЕ!

И неизменно возникало желание врезаться в самую середину объектива их Митчелла, чтобы эту штуковину разнесло на миллион кусочков, а потом взвиться вверх и сказать:

— Так-то вот! Достаточно близко? Вы этого, парни, хотели?

Единственным, кто не устоял перед искушением, был Крис Кэгл. В ярости он на полном газу ринулся прямо на камеру, подняв машину вверх в самоесамое последнее мгновение, и удовлетворенно усмехнулся, увидев, как вся операторская команда разом бросилась навзничь, буквально вжавшись в настил. Это был единственный раз за весь месяц, когда они, кажется, поняли, что самолеты бывают настоящими.

Для съемки сцен в воздухе в «Ван Рихтгофене и Брауне» в большинстве случаев использовался реактивный вертолет Элуэтт. Фантазии, которые посещали оператора, работавшего с вертолета, не отличались такой же степенью кровожадности, как замыслы парней на вышке. Зато сам по себе вертолет нервы нам потрепал изрядно. Ведь то, что нос этой машины направлен вперед, вовсе ни о чем не говорит — вертолет вполне может перемещаться вверх, или вниз, или даже назад, а может просто неподвижно висеть на одном месте. А теперь скажите — как может пилот рассчитать скорость и направление полета, чтобы пройти на безопасном расстоянии мимо объекта, движущегося с неизвестной скоростью в непредсказуемом направлении?

— О'кей. Я завис, — сообщает пилот. — Можете подходить в любой момент.

Однако скорость сближения с зависшим вертолетом — то же самое, что скорость сближения с облаком, и она может быть до отвращения высокой, особенно в последние секунды. Кроме того, в голове все время крутится мысль о том, что у этих несчастных — которые в вертолете — нет парашютов.

Однако в конце концов ценой мук и терзаний, кусочек за кусочком материал для фильма все же был отснят. Мы привыкли к самолетам, но был в этом один момент... Дело в том, что все истребители-копии весьма пристойно набирали двести футов высоты через минуту после взлета, однако время от времени оказывались очень уж близко к тому, чтобы навсегда исчезнуть из брезентовых ангаров на краю поля. Мне запомнились бессмертные слова Йона Хатчинсона:

— Я вынужден все время говорить себе: «Хатчинсон, это восхитительно, это замечательно, это великолепно — ты ведь летаешь на Д-7!» Ибо, если я перестану себе все время об этом напоминать, я буду чувствовать себя так, словно летаю на большущей подлой свинье.

Чтобы угнаться за остальными самолетами, из миниатюрных СЕ-5 приходилось выжимать не просто полный газ, а более чем полный газ. Однажды я преследовал триплан Фоккер на крошке СЕ с камерой, установленной на обтекателе, и для того, чтобы просто оставаться в том же самом небе, что и Фоккер, сохраняя скорость в восемьдесят миль в час, мне пришлось выжать из двигателя все 2650 об/мин. И это при том, что красная черта на тахометре стоит на 2500 об/мин. Из пятидесяти минут того полета сорок пять — по ту сторону предельных параметров! Фильм — как война. Миссия, подлежащая безусловному завершению. И если бы двигатель взорвался, что само по себе уже очень плохо: нам пришлось бы кое-как приземлиться и продолжить, взяв другой самолет.

Как это ни странно, но к такому тоже привыкаешь. Даже там, на Голубиной горке, почти потеряв управление в тридцати футах над землей и со всей силой отчаяния вцепившись в штурвал, каждый из нас думал:

— Прорвемся! В последний миг машина выровняется! Всегда выравнивалась...

В один из дней я увидел ирландского летчика — он брел одиноко, и в петлице его немецкой летной куртки торчал пучочек вереска.

— Низко летаешь? — в шутку спросил я.

На его сером лице не возникло и тени улыбки:

— Я думал, это конец. Чудом остался жив — редкостное везение.

Голос его звучал настолько мрачно, что во мне разыгралось нездоровое любопытство. Оказывается, вереск в его петлице был скошен со склона Голубиной горки стойкой шасси Фоккера.

— Последнее, что я помню — удар потока и земля прямо перед глазами. Я зажмурился и ручку что есть силы потянул. Ну и вот он — я.

Вечером операторская группа все это подтвердила. Проходя мимо вышки, Фоккер завалился на крыло, нырнул вниз и, слегка зацепив склон, метнулся вверх. Только вот камера в этот момент была направлена объективом в другую сторону.

Одним из самолетов, с которыми мы работали, был двухместный аэроплан Кодрон-277 Люсиоль. Нам сказали, что «Люсиоль» переводится как светлячок. Машина эта представляла собой неуклюжий, похожий на обрубок биплан с пулеметом Льюиса, установленным перед задней кабиной так, что с надетым парашютом пулеметчик там уже не помещался. Со свойственным ему британским юмором Хатчинсон высказался об этом сооружении следующим образом:

— Люсиоль он, может быть, и неплохой, но самолета из него не получится никогда.

Размышляя об этом, я пристегнулся к сидению передней кабины, завел двигатель и взлетел, чтобы принять участие в съемке сцены уничтожения Люсиоля двумя Пфальцами. Довольно безрадостный эпизод — очень уж все реально.

Дело в том, что несчастный Кодрон, впрочем, как и все двухместные самолеты времен Первой Мировой, был способен летать практически только по прямой. Сделать резкий вираж, горку или уйти в пике было ему не под силу. Кроме того, кабина пилота располагалась как раз между верхним и нижним крыльями, поэтому летчику абсолютно не было видно, что творится над самолетом и под ним. В довершение ко всему пулемет и голова пулеметчика, сидевшего в задней кабине, практически полностью перекрывали обзор неба сзади. Оставалась только узкая полоска впереди — между крыльями — и возможность смотреть по сторонам — между стойками, распорками и расчалками.

До того дня я пребывал в уверенности, что прекрасно представляю себе всю незавидность участи пилотов, летавших в 1917 году на двухместных аэропланах. В действительности же, как выяснилось несколько позже, я не имел о ней ни малейшего понятия. Пилот не имел никакой возможности вести воздушный бой, он не мог уйти от преследования, даже о том, что его атакуют, он узнавал только в момент, когда его деревянно-тряпичная этажерка вспыхивала спичкой, и ни у него, ни у пулеметчика не было даже парашютов, чтобы выброситься из горящего самолета. Видимо, в прошлой жизни я был пилотом двухместного аэроплана, потому что, несмотря ни на какие попытки убедить себя в справедливости утверждения о том, что мы всего лишь снимаем кино, я испугался, когда появились Пфальцы. Я увидел вспышки их выстрелов и услышал в наушниках режиссерский вопль:

— ДЫМ! ЛЮСИ, ДЫМ ДАВАЙ!

Я включил обе дымовые шашки, вжался в сиденье и кое-как завалил Люсиоль в медленное спиральное пике.

И все. На этом моя роль в данном эпизоде была исчерпана, но в Вестон я возвращался с ощущением, которое должен был бы испытывать вконец измотанный слизняк.

Заходя на посадку, я похолодел от ужаса, заметив два Фоккера, летевших в моем направлении. На то, чтобы осознать, что сейчас не семнадцатый год, и что никто не собирается кремировать меня заживо в моем собственном транспортном средстве, мне потребовалось несколько секунд. Совладав с собой, я нервно рассмеялся и постарался посадить машину как можно скорее. Желание летать на двухместных аэропланах времен первой мировой войны пропало у меня в тот день навсегда. Больше в такой самолет я не сел ни разу.

За все время моего участия в съемках «Фон Рихтгофена и Брауна» никто не погиб. Никто даже не получил травму. Два самолета были повреждены: у одного СЕ во время буксировки сломалась ось шасси, и один Пфальц не вписался в чересчур крутой поворот во время выруливания. Через неделю обе машины уже были в воздухе.

Были отсняты многие тысячи футов пленки — часы и часы киноматериала. Выглядело это все по большей части довольно невыразительно, однако каждый раз, когда пилот был по-настоящему испуган неизбежностью столкновения, пребывая в полной уверенности, что вывернуться над самой землей на этот раз уже не удастся, на пленке получался очередной потрясающий эпизод.

Каждый день мы плотной кучкой собирались вокруг монтажного стола, чтобы просмотреть отснятый накануне материал. Стояла тишина — как в читальном зале провинциальной библиотеки, в которой раздавалось лишь жужжание проекционного аппарата и редкие комментарии:

— Вот это нужно вставить!

— Лайм, это ты был на Пфальце?

— В общем, неплохо...

В последнюю неделю съемок окрашенные в камуфляжные тона немецкие самолеты перекрасили в яркие цвета Рихтгофеновской эскадрильи. Мы летали на тех же самых машинах, но теперь это было даже забавно — появиться на экране в полностью красном Фоккере в роли самого Фон Рихтгофена или в черном Пфальце Германа Геринга.

Однажды мне пришлось сниматься на красном Фоккере в отвратительном эпизоде, в котором англичанин сбивает одного из моих летчиков, а я ничего не могу сделать. Потом — в сцене спасения Красным Бароном Вернера Восса — я зашел сзади, чтобы отстрелить хвост английскому СЕ.

На следующий день я был Роем Брауном, который преследовал красный Фоккер — триплан барона Фон Рихтгофена — и сбивал его в финальной сцене картины.

Я попытался сформулировать это, выкарабкавшись из кабины по окончании полета и сквозь неподвижность вечернего покоя волоча парашют к нашей времянке:

— Я сбил Красного Барона.

Интересно, сколько пилотов может такое заявить?

— Эй, Крис, — сказал я.

Он был во времянке — лежал на своем месте.

— Эй, Крис, я сбил Красного Барона!

Он ответил — очень-очень язвительно он сказал:

— Хм.

И даже не открыл глаза.

Это означало:

— Ну и что? Это — всего лишь кино, причем картина категории «Б», и если бы не сцены воздушных боев, я бы дома даже улицу поленился перейти, чтобы посмотреть ее в кинотеатре.

И тут до меня вдруг дошло, что на настоящей войне все в точности так же, как в нашем «понарошку». Пилоты участвуют в войне или в съемках фильма вовсе не потому, что им нравится кровь, или секс, или второсортные сюжеты. Летать — это гораздо важнее, чем сам фильм, — и гораздо важнее, чем сама война.

Наверное, мне должно быть стыдно, но я скажу:

— И фильмов, и войн всегда будет достаточно для того, чтобы мужчины могли вволю полетать на боевых самолетах.

Ведь сам я — один из тех, кто добровольно участвовал и в том, и в другом. Но я верю — когда-нибудь, пусть через тысячу лет, нам удастся наконец построить мир, в котором для жарких сражений останется одноединственное место — съемочная площадка, и режиссер будет во всю глотку орать в микрофон передатчика:

— ДЫМ, ДАВАЙ ДЫМ!

Все, что для этого требуется — это наша воля, наше желание. Копии МиГов, несколько древних Фантомов, бутафорские пушки, картонные ракеты... И тогда через тысячу лет мы сможем, если очень захотим, снять несколько поистине великолепных лент.