## На юг, в Торонто

# Ричард Бах

Причина многих приключений заключается в том, что их искатели сидят у огня в какой-нибудь уютной гостиной и не имеют ни тени представления о том, во что они ввязываются. Они сидят, развалясь, в кресле, такие понятия, как холод, сырость, ветер или шторм, для них не существуют, и они говорят, — что ж, пора бы уже кому-нибудь открыть Северный полюс, — и погружаются в мечты о славе, а спустя час, все еще пребывая в мечтах, они начинают раскручивать колеса, разворачивать карты, жульнически вторгаться в устроенные жизни других искателей приключений, заставляя их сказать: «Почему бы и нет?» и «Ей-богу, это надо сделать! Считайте, что я с вами!» и точно так же впасть в транс своих фантазий, где все лишения и тревоги — это всего лишь слова, которые отыскиваются в словарях слабыми духом людьми.

Так что помешивайте угли в камине, оставайтесь сидеть здесь, в этом теплом кресле и позвольте мне раскрутить нить приключения.

РАЗВЛЕКАТЕЛЬНЫЙ ПЕРЕЛЕТ НАД ЗИМНЕЙ КАНАДОЙ!

Какое зрелище, все эти заснеженные городишки на севере Америки, сжавшиеся в комок на всю бело-кварцевую зиму, которые только и ждут, чтобы кто-нибудь свалился им с неба на голову и принес с собой разноцветье и яркие переживания десятиминутных полетов, показывающих им городок с воздуха, по три доллара за полет! И какой звук — этот мягкий девственный февраль, вздыхающий от прикосновения наших лыж! И никаких проблем, связанных с летними развлекательными полетами, никаких бесконечных поисков пастбищ и лугов, достаточно гладких и длинных, и расположенных достаточно близко от города: да там весь мир будет как одна посадочная площадка! Гладкие замерзшие озера, по размерам больше, чем сотня аэропортов имени Кеннеди; каждое поле, изобилующее неровностями летом, либо засеянное нежными культурами, будет для наших самолетов Cubs отличной гладкой посадочной полосой. Давайте же докажем, что в мире еще есть место сильной личности, человеку, бросающему вызов канадской зиме, делающей все возможное, чтобы не дать ему принести дар полета в жизни тех, кто еще ни разу не бывал в воздухе! Ну, как вам это? В конце концов все живущие там канадцы — это колонисты в красных клетчатых куртках и синих вязаных шапках; с топором в одной руке и с каноэ — в другой, они вечно смеются над опасностью, так что никто не побоится купить билеты! Мы улетим туда на весь февраль, вернемся домой к марту, а эти дикие края останутся частью нашей души, в нас снова оживет пограничье, такое, каким оно было когда-то!

Вот такую картину я должен был развернуть перед собой, чтобы все это меня убедило. Это, да еще письма от канадцев Гленна Нормана и Робина Лоулеса, лесных жителей, ставших пилотами, и само собой, приглашавших меня при случае заглянуть в Торонто.

Торонто! Как это звучит! Настоящий канадский аванпост в заснеженных полях. Утопия для участников развлекательных полетов! Я отодвинулся от огня и достал карты.

Торонто выглядит несколько более крупным городом, чем можно было бы ожидать от передового поста, за которым начинаются дикие края, но помимо него, на многие мили вокруг есть еще тысячи мелких поселков. Фенелон Фоллс, Барри, Ориллия, Оуэн-Саунд, Пентангинише. По берегам одного озера Симко разбросан десяток городишек, всего в тридцати милях от Торонто, а ведь это лишь преддверие поселков лесорубов к северу, востоку и западу. Представьте, что вы просыпаетесь на заре, выглядываете из своего теплого спального мешка, лежа под крылом, и обнаруживаете на льду надпись:

###### ПЕНТАНГИНИШЕ!

Мой ответ канадцам отправился с обратной почтой: не будут ли они заинтересованы принять участие в зимнем авиацирке «Страна чудес» в качестве проводников? Колеса приключения завертелись.

В тот же день я разослал письма американским летчикам, имевшим легкие самолеты и лыжи, с упоминанием, что на февраль для них найдется место в Канаде.

Расселл Мансон, владелец Super Cub, сразу после получения информации заявил о своем участии. Мы тут же назначили день старта; 29 января два наши самолета коснутся своими лыжами земли Торонто, а 30 января мы двинемся дальше на север, в поисках настоящего приключения.

В течение января мы все подготовили. Я отыскал пару стареньких лыж для Cub в одном из ангаров Лонг-Айленда, Мансон нашел пару новых лыж на какойто фабрике в Аляске. В его нью-йоркской конторе мы еще и еще раз проходили всю программу полета, — что мы непременно должны взять с собой?

Разумеется, теплую одежду, и уже к концу недели мы топали по летному полю в парках, костюмах из многослойной шерсти и непромокаемых снегоступах. Чехлы для крыльев и двигателя, и мы потонули в целых ярдах пластика и мешковины, сшивая их как придется. Обогреватели рук для нас, прогреватели двигателей для самолетов, надувные палатки, одеяла с подогревом, бортовой аварийный запас, карты, запасные части, инструменты, жестянки с моторным маслом, бубенчики для лыж. Диву даешься, сколько всяких припасов требуется для простого развлекательного полета по диким краям Канады.

Мой самолет был выкрашен молочно-белой эмалью, что разумеется, не годилось; какой же клиент заметит белый самолет, стоящий в сугробе? И три последующих дня я карамельными полосками наклеивал маскировочную ленту по всей поверхности крыльев и хвоста, а Эд Калиш наносил распылителем поверх всего этого ярко-красную краску и вспоминал времена, когда он работал механиком в Годс-Кейп, в северной части Гудзонова залива.

— Приезжаю я туда в один прекрасный день, — говорил он из алого облака краски, — а там семьдесят ниже нуля!

Моя парка, самая теплая одежда, которая у меня была, была рассчитана на минус пятьдесят.

— Приходилось запускать двигатели, разогревая их паяльными лампами через выхлопные патрубки, проворачивая винты в обратном направлении и разогревая цилиндры через клапаны.

В тот же день я пошел и купил пропановую паяльную лампу. А если доведется, рассчитывал я, то я набью свою парку сухими листьями.

Из двух остальных пилотов, которых я пригласил, один написал в ответ, что, по его мнению, в феврале в Канаде может быть довольно холодно... а я разве предлагал ему лететь в Нассау?

Когда я наконец ответил ему, что наш летающий цирк направляется на север, он пожелал мне удачи. Помню, я еще подумал, что довольно странно отказываться от такого приключения только из-за того, что там будет холодно. Он посоветовал мне вспомнить, что в кабине моего самолета нет никакого обогревателя, но от меня это отскочило, как горох от стены.

Еще один пилот, Кен Смит, должен был встретиться с нами в Торонто 29 января.

Так что у нас было три самолета, трое пилотов и двое проводников. Нашей компании недоставало еще одного, канадского самолета, чтобы из нас получился настоящий международный цирк, но я не сомневался, что десятки канадских самолетов будут готовы присоединиться к нам, как только мы прилетим в эту страну.

К середине января озера замерзли по всей Канаде. Открылись лыжные курорты Новой Англии, а в Лонг-Айленде выпало несколько крупных снежинок.

В ночь на 20-е я попытался проспать ночь среди этих снежинок. На воздухе было всего около 20 градусов по Фаренгейту, намного теплее, чем то, что ожидало нас в Канаде, но лучше такое испытание, чем никакого. Как я обнаружил, двадцать градусов — это, собственно говоря, довольно холодно. Это проявилось часам к трем утра. И вовсе не потому, что палатка пропускала холод, а одеяло с подогревом не действовало, а потому, что холод после долгого выжидания добирается до спящего с земли. Я, разумеется, умел думать о теплоте и бороться с холодом, но живое воображение Сахары и жарких костров отнимало столько усилий, что на сон уже не оставалось времени. В четыре утра я сдался и втащил палатку и все остальное обратно в дом. Тогда-то я впервые задумался о том, что если для нас все это приключение казалось забавой, то зима вовсе не шутит. Мы прямехонько нацелились на то, что в военной авиации называется «обстановкой борьбы за жизнь»: люди замерзали насмерть и в более теплом климате, чем Канада в феврале! И я тут же упаковал дополнительное одеяло.

Норман и Лоулес вылетели, чтобы обследовать озеро Симко. В день их вылета озеро замерзло намертво, а температура была минус тридцать.

27 января в Торонто был самый сильный буран за последнее столетие. Городки были погребены под снегом, полным ходом шли спасательные работы.

Нас эти новости радовали; чем глубже снег, тем ближе к городкам мы могли приземляться. Когда занимаешься развлекательными полетами, то если тебе не удается найти посадочную площадку поблизости от города, — можешь сразу отправляться домой.

Ранним утром 29-го, в то смутное время ночи, которое вроде бы считалось рассветом, мы с Мансоном запустили двигатели: дымок из выхлопных патрубков синел в жуткой неподвижности. Обычно с восходом солнца наступает момент, когда до искателей приключений начинает доходить, что они не в своем уме, как все им об этом и говорили.

«Pacс, ты хоть понимаешь, что вся наша затея — это чистое безумие? Ты понимаешь, во что мы сейчас ввязываемся? Послушай, мне очень жаль, что я все это затеял...» Я и хотел так сказать, но у меня не хватило смелости. В таких делах авантюристы бывают трусливыми.

Мансон тоже помалкивал, пока светало и прогревались моторы, и наконец мы, ни слова не говоря, забрались в самолеты, вырулили на пустынный бетон и стартовали на север, через пролив Лонг-Айленд, через Коннектикут. Температура воздуха за бортом на высоте пяти тысяч футов была минус восемнадцать, хотя, должен признать, в необогреваемой кабине было не ниже десяти-пятнадцати градусов. Первым делом я не мог поверить, что собираюсь целый месяц провести в такой температуре; вторым делом я начал думать о лете, когда дороги так раскаляются на солнце, что без обуви по ним не пройти, а масло, забытое на столе, превращается в желтые лужицы.

На первой нашей стоянке, на самой первой нашей стоянке я заметил, что мой двигатель немного выбрасывает масло из трубы сапуна. Он всегда, понемногу терял масло, но это было больше, чем обычно. Я снял с крючков насадку и позволил сапуну подышать в нагретом отсеке двигателя.

Поскольку в самолете Мансона был гирокомпас и он был снабжен всенаправленным курсовым радиомаяком и автоматическим радиокомпасом, во время перелета в Торонто Мансон был ведущим. Мой единственный магнитный компас так же чутко реагировал на направление, как отражательный щиток моего сиденья, так что я летел себе ведомым и любовался мягкими очертаниями и белизной пейзажей. Откуда же тогда взялось это странное ощущение час спустя после нашего второго взлета, что это вовсе не была дорога в Канаду? Вот эти горы по правому борту — уж не горы ли это Катскилл? А река Гудзон разве не должна быть у нас слева? Я подтянулся своим самолетом поближе и показал на карту, вопросительно глядя на своего ведущего. Он взглянул на меня и поднял брови. — Расс! — прокричал я, — не летим ли мы на юг? Мы же летим на ЮГ! Он не мог разобрать, что я ему орал, так что я чуть поотстал и безропотно следовал за ним, как и положено ведомому, чтобы посмотреть, куда он направляется. Он летает вот уже десять лет, подумал я, стало быть, это я ошибся. Мы просто идем вдоль другой реки. Я заметил, что он сверяется с картой, и это меня как-то ободрило. Он не сменил курса. Значит, мы летим на север... а я потерял ориентацию, впрочем, со мной это уже бывало.

Но спустя какое-то время начало теплеть. Внизу, на земле, было все меньше снега.

Его самолет Super Cub вдруг потрясенно понял, что неведомо как произошла ужасная ошибка. Он, накренившись, резко развернулся вправо, сменил курс на сто шестьдесят градусов и начал снижение на посадку в каком-то маленьком аэропорту у реки. Это был, разумеется, Гудзон. Первый раз в жизни я заблудился, и не по своей вине!

— Ты это как-нибудь сможешь пережить, — сказал я ему мягко после приземления, — но можешь мне поверить, на это у тебя уйдет много времени...

Я тут же пожалел о сказанном, ибо он был страшно расстроен.

— Не знаю, что со мной стряслось Я шел вдоль шоссе и заметил, что компас немного отклоняется и радиомаяк показывает что-то не то, но я был совершенно уверен, что это то самое шоссе! Я просто сидел и не обращал внимания. Я видел компас, но не обращал на него внимания!

Сменить тему оказалось делом нетрудным. По всему брюху моего самолета растеклось масло, выброшенное двигателем за последний час. Оно покрыло весь капот и шасси, застыло и повсюду замерзло. Лопнуло кольцо, а может быть, трещина в поршне? Мы поговорили о возвращении, чтобы как следует это проверить, но это было похоже на отступление.

— Летим дальше, — сказал я. — Возможно, это просто сильное всасывание в конце трубы сапуна тянет больше масла, чем надо.

Мансон проложил курс на север вдоль Гудзона, свернул влево над Олбани и направился прямо на Торонто. Час спустя после Олбани давление масла упало у меня на один фунт, потом на два. Ни разу не было случая, чтобы после такого падения давления масла с самолетом что-нибудь не произошло... Я сделал своему ведущему знак «вниз», и через пять минут мы сели на ближайшем аэродроме.

Ушла еще одна кварта масла. Перспектива сорокачасового полета над дикими просторами Канады с двигателем, разбрызгивающим в небесах собственную кровь, не относилась к числу моих излюбленных приключений. Одно дело быть готовым к отказу двигателя во время развлекательных полетов, а совсем другое и не совсем разумное, — думал я, — быть уверенным в таком отказе. Полечу ли я дальше или вернусь, я все равно окажусь сачком; но лучше быть теплым сачком, чем холодным, застрявшим где-нибудь в кроне дерева в Пентангинише. Кроме того, синоптики сказали нам, что на подходе к границе нас ожидает новый буран.

Я заправился маслом и вылетел на юг, несколько озадаченный тем, что огорчен упущенной возможностью замерзнуть. Уж если затеваешь какое-нибудь приключение, каким бы безумным оно ни было, единственный способ успокоиться — это во что бы то ни стало пройти его до конца.

Спустя полтора часа давление масла упало на пять фунтов, потом на десять, а потом стрелка уперлась в нулевую отметку, и мне оставалось только спланировать на посадку на ту самую полосу, с которой мы стартовали перед рассветом.

С двигателем все оказалось далеко не так просто. Дело было вовсе не в трещине цилиндра и не в лопнувшем кольце. Проблема была в том, что цилиндры износились настолько, что восстановлению уже не подлежали. Четыре негодных цилиндра — восемьдесят пять долларов штука, кольца по тридцать два доллара, прокладки...

К тому времени, когда мне удалось набрать денег на приобретение запчастей, в Канаду уже пришла весна. Снег растаял, обнажив прошлогоднюю траву, на черных полях зазеленели озимые, лед на озерах уступил место голубизне водной глади.

Ну как «приключеньице»? Ярость зимы и брошенный ей вызов, и в итоге месяц у очага... Такое вот приключение! А в следующем году... в следующем году продолжим. До самого Полюса!