## Приключение на борту летающего дачного домика

# Ричард Бах

Он продавал мне свой аэроплан, потому что ему нужны были деньги, но за три года он успел к нему привыкнуть и любил его, и ему хотелось думать, что я полюблю его тоже. Казалось, что он считает аэроплан живым существом и желает, чтобы оно было счастливо в этом мире. Вот почему после того, как он убедился, что я умею осторожно летать на нем, и после того, как я вручил ему чек, Брент Браун не мог больше сдерживать себя. Он повернулся ко мне и спросил:

— Ну, что ты о нем думаешь? Он тебе нравится?

Я не мог ответить. Я не знал, что сказать ему. Если бы аэроплан был Пипсом или Чемпом, или моторным планером из стекловолокна, я бы воскликнул:

— Вот это да! Какой великолепный аэроплан!

Но самолет был Рипаблик Сиби 1947 года выпуска, и его красота подобна очаровательной глубине глаз женщины, которая не похожа на кинозвезду с обложки журнала, — прежде чем ты почувствуешь ее обаяние, ты должен понять, что она за человек.

— Я не могу тебе сказать, Брент. Аэроплан летает хорошо, но я еще к нему не привык, он кажется мне большим и незнакомым.

Даже когда установилась хорошая погода, и я в конце концов улетел подальше от снежного Логана, штат Юта, я не мог искренне сказать Бренту Брауну, что буду всегда любить его аэроплан.

Теперь, когда я перелетел на нем через всю Америку зимой, путешествовал во Флориду, на Багамские острова и снова возвратился на континент, где как раз была в разгаре весна, когда я провел на нем в воздухе почти сотню часов, я могу начать отвечать на его вопрос. Мы с этим аэропланом летали вместе на высоте тридцать тысяч футов над острыми, как изломанная сталь, горными вершинами, где любая поломка двигателя означала бы довольно большие неприятности. Мы с ним взлетали с поверхности океана, когда начинало штормить, и где с моим опытом новичка в управлении гидросамолетами океанские волны несколько раз чуть было не отправили нас на дно, разломив аэроплан на большие куски. После всех этих испытаний я пришел к выводу, что Сиби во всех отношениях можно доверять; возможно то же самое он мог бы сказать обо мне. И возможно, если бы я оказался снова в Логане, штат Юта, Бреет Браун мог бы сказать, что я действительно полюбил этот самолет.

Чтобы появилось доверие, нужно преодолевать препятствия. Вот, например, одно из них. Би — самый большой аэроплан, которым я когда-либо владел. С расширенными крыльями и наклоненными законцовками крыльев его размах равен почти пятидесяти футам. Киль расположен так высоко, что я не могу даже помыть хвост аэроплана без лестницы. При полной заправке он весит больше, чем полторы тонны... Я сам не могу откатить его на расстояние, равное ширине рулежной дорожки, и даже два человека не могут оторвать заднее колесо от земли.

Полети на этой машине в Рок-Спрингз, штат Вайоминг, например, возьми ее с собой туда, а затем посади против ветра, дующего со скоростью двадцать узлов с порывами до тридцати (благодари Бога за то, что сплетни о посадке Сиби против ветра не соответствуют действительности), после больших усилий привяжи ее к щиту (проклиная дьявола за то, что сплетни о езде по земле против ветра верны) и дай ей замерзнуть в течение ночи так, чтобы масло стало густым, а тормоза — словно сделанными из камня. А теперь попробуй поднять ее в небо, давай, попробуй добиться этого. Это все равно, что заставлять летать замерзшего мамонта. Для того, чтобы завести двигатель Каба или Чемпа не нужна ничья помощь, но для Сиби она иногда необходима.

Я налегал на гладкую алюминиевую гору Сиби всем своим телом, как отчаянная снежинка, пытаясь расшатать ее туда-сюда, но она не сдвигалась ни на дюйм, хотя я выбился из последних сил. Затем из ветра вынырнул Фрэнк Гарник, управляющий аэропорта, и поинтересовался, не помочь ли мне. Мы зацепили мамонта снегоуборочной машиной и оттянули его на такое расстояние, чтобы колеса прокатились некоторое расстояние от того места, где они вмерзли в землю. Затем мы включили обогреватель моторного отделения и зарядили батарею. Через полчаса мамонт стал олененком, а его двигатель загудел, словно мы были не в Рок-Спрингз, а в Майями. Ты не можешь всегда обходиться без посторонней помощи — усвоить этот нелегкий урок мне помог парень, который не оставил меня в беде.

Летая на больших самолетах, учишься тому, как устроены его системы и как они работают. Возьми, например, шасси и закрылки. Они движутся вверх-вниз, повинуясь безмолвным принципам работы гидравлических систем, которые так надежны, что не требуют механического дублирования или аварийного режима работы. Так, если ты выдвигаешь шасси для приземления, делая сорок или около того движений гидравлического ручного насоса, во время посадки на взлетно-посадочную полосу номер 22 в Форт-Уэйне, штат Индиана, и касаешься асфальта шасси, которое еще не успело защелкнуться, ты слышишь громкий звук — ЗЭМ! — и через мгновение до тебя долетает скрежещущий, воющий, ревущий шум, который напоминает скольжение тяжело нагруженного автомобиля на крутом повороте горной дороги.

После того, как ты заглушаешь от досады двигатель, в кабине воцаряется тишина, и стоя посреди полосы номер 22, ты слышишь рядом с собой голос диспетчера.

— У вас возникли затруднения, Сиби-шесть-восемь Кайло?

— Да, у меня затруднение. Шасси не сработало.

— Роджер-шесть-восемь Кайло, — вещает голос, милозвучный, как сама Америка, — свяжитесь с командой наземного обслуживания на частоте один-дваодин-точка-девять.

Ты слышишь это и начинаешь смеяться.

Конечно же, все произошло именно так, как утверждает заводская инструкция: посадка на бетон с поднятыми шасси, лишь сдерет одну шестнадцатую дюйма стали киля вашего нового Сиби. Ремонтная бригада Форт-Уэйна подоспела, чтобы продолжить этот урок пользования большими самолетами. В шасси лопнула скоба, и механик обнаружил это и вставил мне новую.

— Что я вам должен за это?

— Ничего.

— Бесплатно? Вы, механик ремонтной бригады, предлагаете мне, незнакомому человеку, скобу бесплатно?

Он улыбнулся, наверное, думая о цене.

— Вы остановились на территории наших конкурентов, поэтому мы вас обслуживаем бесплатно. В следующий раз, — добро пожаловать на нашу сторону.

Затем Маури Миллер бесплатно отбуксировал мой самолет через Баер-Филд к Джону Найту из Объединенных авиалиний, который помог мне осуществить полную проверку работоспособности шасси, что также не стоило мне ни цента. То ли дело было в Сиби, то ли в этих людях, то ли в этот день солнце взошло как-то не так, как обычно, но Форт-Уэйн все никак не мог прекратить оказывать мне помощь.

— Не рассматривай Сиби как аэроплан, который может садиться на воду, сказал мне год назад Дон Кит. — Считай, что это яхта, которая может летать.

В том, что яхта умеет летать, нет ничего плохого, если тебя не беспокоит то, что она летает не так быстро, как, например, пуля, выпущенная над полем. Для Сиби нижний предел крейсерской скорости равен девяноста милям в час, а верхний — ста пятидесяти. Если ты запасешься терпением, долетишь на этом самолете куда угодно. На нижнем пределе крейсерской скорости бака горючего емкостью семьдесят пять галлонов хватает ему на восемь часов полета, на верхнем — на пять часов с лишним.

Пролетая на своей яхте над штатами Индиана, Огайо и Пенсильвания, ее капитан имел достаточно времени: он решал, что пришло время для его судна Сиби оправдать свое название.

— Люди, это яхта, которая умеет летать! Всего лишь три доллара, и вы целые десять минут проведете на небесах! Это полностью безопасно. Ваш капитан, Бах, имеет удостоверение пилота, выданное правительством. Это летчик-ас, на его счету тысячи полетов и ни одного несчастного случая. Бывший пилот истребителя Клиппер, который дислоцировался на военновоздушных базах в Гонконге и Гонолулу, лично управляет самолетом!

Города, озера — все проносилось внизу. Теперь я уверен в том, что на этом аэроплане можно летать.

После того, как я провел двадцать часов в Сиби, я понемногу начал чувствовать себя дома. Каждый день аэроплан казался мне все меньше, все более маневренным и несколько лучше управляемым, чем плавучий дом в небе, по сути он именно таковым и был. Его кабина имеет в длину немногим больше девяти футов, и если открыть дверцу в пустую нишу, которая располагается под мотором, длина кабины увеличивается еще на три или четыре фута. Сидения раскладываются и образуют двуспальную кровать обычного размера. В действительности Сиби Хилтон — это первая летающая гостиница, в которой я мог растянуться во весь рост и крепко спать всю ночь... Об этом достоинстве не стоит забывать, когда речь идет о машине, в которой нужно проводить ночи, стоя на якоре у берега пустынного озера.

Сиби оснащен тремя большими дверцами — слева, справа и на носу. Последняя из них располагается на расстоянии четырех футов перед сидением второго пилота. Руководство пользователя сообщает, что эта дверца предназначена для выхода в лодку и рыбной ловли; она также служит отличным средством для вентиляции кабины в полдень в багамских водах, где кабина всегда перегревается от прямых солнечных лучей.

Если капитан бросил якорь у прибрежных скал или просто не желает покидать свое судно, он может выйти из кабины через любую дверь и растянуться на солнце, постелив полотенце на теплом алюминии лонжерона. Здесь можно писать, думать и слушать, как волны плещутся по всей длине корпуса гидроплана.

С помощью печки, работающей на сухом спирте, он может приготовить горячую еду на крыше кабины, внутри нее или же на плоской поверхности правой стороны полетной палубы.

Мне довелось слышать многие нелестные отзывы в адрес франклиновского мотора Сиби, который необычен тем, что оснащен длинной осью для винта, и тем, что он установлен в задней части аэроплана, так что винт работает на отталкивание. Несмотря на все эти отзывы, у меня возникала только одна небольшая проблема с двигателем. Я заметил, что, когда двигатель работает на свечах, питающихся от магнето, он говорит ммммммммммммммм, а когда он работает на свечах, подключенных к распределителю, он говорит ммм-м-мммммммм-м. По дороге я заглянул в мастерскую и полистал руководство по диагностике неисправностей, в результате чего сделал вывод, что клеммы, к которым подключался распределитель, немного окислились. Так оно и оказалось. Я удалил старые клеммы, заменил их набором новых (которые подходили также к двигателю Плаймос 1957 года выпуска), и с тех пор двигатель говорит мммммммммммммммм, работая на любых свечах.

В соответствии с руководством по эксплуатации, Франклин рассчитан на работу в течение шестисот часов, а затем нужен тщательный техосмотр. Отработав уже двести часов после техосмотра, мой двигатель сжигает две третьих кварты масла в час, работая в нормальном крейсерском режиме. Это меня радует, поскольку в других Сиби встречаются Франклины, которые расплескивают столько же масла в час на киль, и это тоже считается нормальным.

Говорят, что Сиби с нерасширенными крыльями иногда не желает взлетать. Руководство утверждает, что новая Сиби с хорошо отрегулированным двигателем может взлетать с поверхности воды после разбега длинной 13 690 футов. Я никогда не летал на аэроплане, на котором не были установлены расширения для крыльев, поэтому я не могу прокомментировать это утверждение. Скажу лишь, что в течение целого лета с полной кабиной пассажиров без затруднений взлетал с поверхности Медвежьего озера, штат Юта, которое находится на высоте шесть тысяч футов над уровнем моря. Удлиненные крылья и законцовки на них все же что-нибудь да значат.

Одно из особых удовольствий для владельца Сиби заключается в том, что над головой у пилота имеется небольшой рычажок переключения направления вращения винта. Он установлен потому, что Сиби, в отличие от поплавковых гидросамолетов обычно подходит к причалу носом вперед, и поэтому он должен уметь отходить от него хвостом вперед. В руках опытного пилота этот рычажок делает самолет таким же маневренным, как большой тяжелый аллигатор.

Переключением направления можно пользоваться и на земле. Пилот подкатывает к бензозаправке, въезжает в узкий промежуток между другими машинами, заправляется, и когда все смотрят на него и не знают, что ему дальше делать, он зевает, откатывает медленно назад и отправляется восвояси.

Такое удобство трудно превзойти, но у аэроплана есть другие и даже лучшие особенности. Месяц назад я пролетел в Сиби около двух с половиной тысяч миль над оросительными каналами. Это были самые безопасные перелеты, которые мне когда-либо приходилось совершать. Если бы двигатель отказал, мне нужно было бы просто спланировать прямо вниз и немножко повернуть для посадки на поверхность воды. Мы пролетали над болотами, которые тянулись до самого горизонта. Здесь нигде не было нужного количества твердой земли, чтобы мой Каб мог приземлиться, но для Сиби это был один огромный международный аэропорт: она могла сесть на воду где угодно, на любой полосе, против ветра, по ветру, поперек ветра, и при этом не мешали бы другие самолеты. Этот самолет не предназначен для посадки по приборам, но при таких условиях его можно было посадить и так.

Пролетая над высоким побережьем мыса Хаперас, я летел при такой погоде, при которой не отважился бы подняться в воздух ни один пилот наземного самолета, если бы прямо под ним не было стомильной бетонной полосы. Облака опустились до высоты двухсот футов и видимость была не больше мили. Однако в Сиби я чувствовал себя в безопасности. Я опустился до высоты пятидесяти футов над водой, и ведя пальцем по карте, летел вперед, как новая модель Крис-Крафта. Когда видимость еще больше ухудшилась, я опустил половину закрылков и замедлил скорость. Когда вокруг уже совсем ничего не было видно, я решил приземлиться, для чего мне понадобилось отпустить газ и поднять нос немножко вверх. Перед самой поверхностью воды, когда уже было видно поблескивающую рябь, я заметил светлую полосу впереди, что означало мель. Тогда мы пролетели над водой еще милю, и когда глубина снова увеличилась, сели. Поскольку я не люблю воды, как цыпленок, мне очень нравится, что Сиби — амфибия.

Опасным аспектом полетов на Сиби, как в во всяком самолете-амфибии, является способность этого самолета садиться везде. Я разговаривал с тремя пилотами, которые решили сесть на Сиби на воду с выпущенными шасси. Двоим из них пришлось выплыть поскорее из стремительно тонущего аэроплана, а третий отделался легким испугом и необходимостью ремонтировать носовую часть самолета, которая сильно пострадала от удара о воду. Поэтому я приучил себя говорить вслух, заходя на посадку на земле: Иду на посадку на землю, поэтому шасси ВЫПУЩЕНЫ. И так: Иду на посадку на воду, поэтому шасси ПОДНЯТЫ. Проверяю, что ПОДНЯТЫ: левое главное ПОДНЯТО, правое главное ПОДНЯТО, хвостовое ПОДНЯТО. Потому что я ПРИВОДНЯЮСЬ. Мне нравилось дважды произносить вслух эту фразу перед посадкой на воду. Это немного напоминает перестраховку, но есть что-то впечатляющее в перспективе оказаться прижатым ко дну озера тридцатью двумя сотнями фунтов. Поэтому мне пришлась по вкусу эта перестраховка. Кроме того, Сиби — не только самый большой аэроплан, который у меня когда-либо был, это еще и самый дорогой аэроплан из всех, которые я когда-либо покупал. Мне бы не хотелось наблюдать, как какой-то аварийный катерок поднимает крючком на поверхность девять тысяч долларов из моих личных сбережений. Если бы это был обычный Сиби, который стоит от пяти до семи с половиной тысяч, возможно, я бы не отказался за этим понаблюдать.

К тому времени, когда я протрясся в кабине моего аэроплана в течение пятидесяти часов, я, наконец-то, научился садиться на нем. Тридцать часов понадобилось для того, чтобы поверить, что я действительно могу быть так высоко над землей, когда колеса касаются ее; еще двадцать ушло на то, чтобы понять, что даже если колеса коснулись земли, — это еще не значит, что я не лечу так же, как и до этого. Причина в обоих случаях одна и та же: у Сиби такие длинные гидравлические амортизаторы, что они катятся по земле еще несколько секунд после того, как самолет уже фактически летит, и касаются земли за несколько секунд до того, как он фактически переносит на них свой вес при посадке.

Следует предупредить, что при обслуживании Сиби нужно выполнять самую разную работу. Я не заметил этого, потому что мне нравится возиться с самолетами, и я никогда не различаю обязательную и второстепенную работу. Вот что мне пришлось купить вскоре после приобретения самолета:

Якорь с цепью

Надувной спасательный плот

Шприц для густой смазки и смазку

Кремневый цемент

Кремневый аэрозоль

Уплотнитель для герметизации

Автоматический компас

Зажим для ножниц

Гидравлическая жидкость

Трубка магистрали высокого давления тормозной системы

Трюмный насос

Велосипед

Пробка

С каждым наименованием в списке связана своя история, даже с пробкой, которой пришлось заткнуть маслоотводное отверстие в моторном отделении, чтобы черное масло не разбрызгивалось по белому корпусу.

Винт нужно смазывать каждые двадцать часов, так же, как и подшипники колес и арматуру шасси. Вся эта работа по обслуживанию горы Алюмидаг может доставлять удовольствие.

Другие особенности полета на Сиби пилот усваивает на практике. Очень приятно, например, вырулить из воды на одинокое дикое побережье, но при этом нужно убедиться, что самолет находится несколько выше уровня воды, на ровной твердой поверхности. Если это не соблюдено, капитану придется примерно час повозиться с лопатой в руках, подкладывая время от времени старые доски под колеса Сиби, чтобы вызволить их из земли и вернуть амфибию в воду.

Если поплавки на кончиках крыльев не запечатаны герметически в местах соединения с помощью силиконовой резины, вода заливается внутрь во время движения по воде поперек ветра. При движении по воде по ветру поплавки иногда оказываются полностью под водой. Сравни показания дифферентометра при взлете с различной нагрузкой; Сиби — самолет, очень чувствительный к продольному наклону корпуса. Однажды, когда на большой высоте установился фиксированный продольный наклон с небольшим подъемом носа самолета вверх, мне пришлось отпустить немного газ, чтобы снова лететь горизонтально, — я просто не могу больше чем несколько минут, терпеть такой наклон.

Кто-то однажды сказал, что все стоящее всегда вначале пугает. Я немного боялся и перестраховывался, летая на Сиби, — как ты можешь знать, что случится с дачным домиком в воздухе, если ты никогда не поднимался на нем в небо? Но проходит некоторое время, и капитан узнает его сильные и слабые стороны, начинает постигать его секреты.

Одну тайну Сиби я обнаружил случайно — ничего подобного в других аэропланах со мной не случалось. Если тебе придется лететь на высоте девяноста пяти сотен футов при двух тысячах оборотов двигателя в минуту и двадцати двух дюймах давления в коллекторе со скоростью девяноста семи миль в час при температуре воздуха за бортом — минус пять градусов по Фаренгейту, если ты сидишь один на левом сидении и если ты будешь петь Господи, упокой душу этих веселых человечков или какую-то другую песню в том же частотном диапазоне, твой голос зазвучит как четыре голоса: ты станешь подобным воздушному Вилли-Киту. Эта странная акустика, несомненно, имеет какое-то отношение к разреженному воздуху, резонансу с вращающимся двигателем. В результате наблюдается явление, которое должно представлять интерес для тех капитанов, которые предпочитают распевать песни только тогда, когда их никто не слышит. Какой другой самолет в мире предлагает все эти возможности плюс полный квартет певцов по пути к далекому озеру в пустыне?

Предлагаю тебе, дорогой читатель, тоже приобрести себе Сиби.