## С масляным манометром — через всю страну

# Ричард Бах

Возникало ли у вас когда-нибудь ощущение, что всем вокруг известно нечто, о чем вы не имеете ни малейшего понятия? И для всего мира это нечто вещь вполне само собой разумеющаяся, вы же о ней слухом не слыхивали, как будто бы пропустили Большой Небесный Инструктаж или что-то в этом роде.

Одним из ключевых пунктов Большого Небесного Инструктажа, очевидно, был вопрос о том, что на старых аэропланах от побережья до побережья в Северной Америке не летают. Речь шла, разумеется, о тех, кто находится в своем уме. И тут вдруг является старина Бах, который на Инструктаже отсутствовал.

Мне очень хотелось завести себе Детройт Паркс Р-2А — скоростной биплан с открытой кабиной. Я нашел такой самолет в Северной Каролине и решил выменять его за свой Фэйрчайлд-24, который находился в Калифорнии. На первый взгляд, логичнее всего было бы отправиться в Северную Каролину на Фэйрчайлде, там его оставить, взять биплан и на нем вернуться в Калифорнию. Правда ведь? Однако если это звучит логично и с вашей точки зрения, значит Большой Небесный Инструктаж мы с вами прогуляли вместе. Ну что ж, стало быть мы относимся к тем самым двум процентам человечества, которые составлены вечно всюду опаздывающими субъектами.

Итак, не придумав ничего лучшего, я полетел на своем моноплане в Kамбертон, Северная Каролина. Снабженный множеством приборов, которые исправно жужжали в кабине, самолет с ровным урчанием и без особых трудностей проделал этот перелет. А затем я променял его на этакую трещотку — ревущий, хрюкающий, насквозь продуваемый всеми ветрами биплан с одним-единственным заслуживающим доверия прибором — масляным манометром. Ни о каком электрооборудовании, не говоря уже о радио, этот доисторический экземпляр никогда не слыхал и, кроме того, чрезвычайно подозрительно относился к любому пилоту, который учился летать не на JN-2 или на Американском Орле.

Во время Инструктажа, я уверен, обсуждался и следующий аспект: чтобы посадить старый биплан при боковом ветре на полосу с твердым покрытием, необходимо быть воистину могучим авиатором. Что и объясняет, почему в Крисчент Бич, Южная Каролина, при повороте во время руления я вдруг услышал донесшийся откуда-то снизу крайне неприятный хруст. После чего правое колесо шасси отвалилось, а правое нижнее крыло свернулось в этакий замысловатый крендель. Потом я немного послушал отдаленный рокот Атлантического океана, а позже — после наступления темноты — печальный стук дождя. Он барабанил по жестянке ангара, в котором стояла моя груда обломков. Пролететь мне оставалось всего лишь каких-нибудь двадцать шесть сотен миль. Эх, выпить бы ядовитого зелья из болиголова или броситься в море с высокого моста. Но мы не попавшие на Инструктаж — так беспомощны, что, видимо, заслуживаем жалости, и потому, несмотря ни на какие лишения, нам все же удается кое-как проползти по жизни. Жалость в этом случае исходила от предыдущего хозяина Паркс по имени Ивендер М. Бритт, хранителя неиссякаемого источника южного гостеприимства.

— Не переживай, Дик, — сказал он, когда я позвонил ему, — я сейчас приеду и привезу полный комплект запчастей для шасси. — Кстати, и крыло запасное имеется. Не волнуйся, я уже выезжаю.

А вместе с ним сквозь дождь явился и полковник Джордж Карр странствующий пилот, боевой летчик, командир эскадрильи, реставратор старинных аэропланов.

— И это все?! — произнес Карр, когда увидел мою развалину. — А я-то я подумал, у тебя и вправду что-то поломалось. Вендер мне такого наговорил. Давайте-ка разберемся с этим домкратом, и завтра ты у нас уже будешь в небе!

Ассоциация любителей антикварных аэропланов подставила надежное плечо одному из своих членов, попавшему в беду, и от Гордона Шермана, президента председателя отделения Ассоциации в штатах Северная и Южная Каролины и Вирджиния, словно из самого Небесного Града, прибыло редкостное старинное колесо от его аэроплана Орлиная скала. Через несколько дней мы с Паркс были в полном порядке, совсем как в тот день, когда я выкатил его с фабрики. Узнав кое-что о боковом ветре и полосах с твердым покрытием, нижайше поблагодарив наших благодетелей и получив от полковника Карра продовольственный паек, мы осторожно отправились в полет длиною в двадцать шесть сотен миль.

Итак, мы — тридцатипятилетние ровесники — осторожно пробирались на Запад. Очень скоро я обнаружил, что первые странствующие пилоты, летавшие на Паркс и его современниках, были самыми замасленными и самыми замерзшими людьми на всем белом свете. После каждого приземления в поле или на аэродроме в ход идет шприц, запускающий густую клейкую смазку в каждую коробку с клапанами. Пять цилиндров, десять коробок. После каждого полета в ход идет ветошь, посредством которой вытирается масло с шатунной коробки и со всего, что находится за двигателем: с защитных очков, с ветровых стекол, с фюзеляжа, с шасси, со стабилизаторов. Вытирать надо быстро, пока не застыло. Двигатель Мастер J-6—5 Вихрь — вредное маслянистое создание. И, открывая каждое утро капот двигателя, чтобы профильтровать топливо, странствующий пилот получает от него в награду липкий аэрозольный плевок в физиономию — отличительный знак своего призвания в виде масляной пленки.

Я, разумеется, и прежде знал, что чем выше поднимаешься, тем ниже температура воздуха. Об этом мне не раз сообщали приборы, установленные на самолете, с которыми мне доводилось сталкиваться прежде. Однако одно дело смотреть на стрелку прибора в секторе «ХОЛОД», и совсем другое — ощущать, как этот самый ХОЛОД шастает по кабине и забирается под кожаную летную куртку, и, проникая сквозь неисчислимое количество свитеров и шерстяных рубашек, пробирает до самых костей. С этим аспектом ХОЛОДА я познакомился на собственном опыте. Только забившись поглубже под ветровое стекло, мне кое-как удавалось избегать звенящих ледяных ножей ветра, несущегося со скоростью сотни миль. Сидеть же, скрючившись над штурвалом, на протяжении трех часов кряду — занятие менее чем приятное.

В самом начале знакомства с Паркс мне открылся самый великий и основополагающий факт. Мы летели на запад в первые дни весны 1964 года, и я осознал: наслаждение полетом над землей, обратно пропорционально скорости, с которой ты над нею пролетаешь. Над лугами Алабамы я в первый раз увидел, что каждое дерево весной — это ярко-зеленый фонтан листьев, брызнувших навстречу солнцу. Луга иногда похожи на укатанные площадки для игры в гольф самых престижных клубов страны, и мне с трудом удавалось сдерживать себя от того, чтобы приземлиться и в свое удовольствие поваляться в этой нетронутой яркой траве. Паркс отнюдь не был абсолютно уверен в моем праве быть его пилотом, но тем не менее время от времени он демонстрировал мне виды своего мира такого, каким он был тогда. Фермы проплывали под нами чередой — продуваемые всеми ветрами, каждая — оплот бытия в тупике грунтовой дороги, царящий над своими полотнищами полей и лесов точно так же, как в те времена, когда Паркс был новеньким, и созерцал все это впервые. Во дворах ферм стояли автомобили и грузовики 1930 года, на лугах паслись коровы 1930 года, и сам я на какое-то время превратился в замерзшего и промасленного Базза Баха странствующего пилота в девственном пространстве нетронутых небес. Иллюзия была настолько хороша, что казалась правдой.

Но как только я отвлекся на минуту, чтобы сделать заметку в уголке маршрутной карты. Паркс весьма явственно продемонстрировал мне свой ревнивый нрав. Ровно и монотонно ревел двигатель. Я взглянул в сторону и написал на карте: «Деревья — зеленые фонтаны». В тот миг, когда кончик карандаша заканчивал выводить «...ны», двигатель взревел погромче, в расчалках взвыл ветер. Резким движением я вскинул голову и увидел огромную царственную землю — она спешила мне навстречу, чтобы меня уничтожить. Тихий мягкий голос произнес:

— Летишь со мной, будь добр — лети, а не делай какие-то там заметки и не раздумывай о вещах посторонних.

Да, надуть Паркс управлением без рук было невозможно, и каждая моя попытка отвлечься от ее насущных нужд неизменно заканчивалась совершенно непредсказуемым фортелем с ее стороны.

Часы сплетались в длинные дни полетов. Подо мной неторопливо проплывал облик американского юга. Трехчасового полета было достаточно, чтобы ветровое стекло передней кабины покрылось изрядным слоем масла и грязи, но пять цилиндров Вихря продолжали громыхать, не пропуская ни одного такта. Когда Паркс сочел, что я уже созрел для обучения, он рассказал мне кое-что о людях.

— Держись подальше от больших городов, — говорил он, — в маленьких у людей есть время быть открытыми, дружелюбными и очень добрыми. Загляни, например, в Рэйвилл, штат Луизиана. Приземлись на закате в крохотном аэропорту. Подрули к короткому ряду ангаров. Заправочная колонка. Никого вокруг. Заглуши двигатель у вывески «Авиаобслуживание Адамса» — там, где стоит гусеничный трактор Грумман, а на стене висит большой красный огнетушитель. Выберись из кабины, потянись и начни вытирать масло. И тут вдруг появится пикап и кто-то крикнет: «Эй, привет!»

На дверце грузовичка написано: «Авиаобслуживание Адамса», из него выглядывает улыбающийся водитель в старой фетровой шляпе с загнутыми вверх полями.

— Подумал, у вас Стиэрман, когда вы пролетали над моей фермой, но ваш слишком маленький, чтобы быть Стиэрманом, и звук двигателя не похож на двести двадцатый. Что это у вас за машина?

— Детройт-Паркс. Почти такой же, как Крайдер-Рэйснер 34, знаете?

Завязался разговор об аэропланах, и этот человек оказался Лайлом Адамсом, владельцем компании, занимавшейся обработкой посевов. Когда-то он объезжал диких лошадей, разводил бульдогов, был летчиком чартерных рейсов, доставлявшим любителей рыбной ловли и охоты в нетронутые уголки дикой природы. На протяжении всего обеда Адаме говорил о полетах и встречных ветрах, крутых поворотах во время руления, задавал вопросы и отвечал на мои. Он пригласил замерзшего, промасленного странника к себе в дом, познакомил с семьей, показал фотографии самолетов и мест, в которые на них летал.

На следующее утро в пять тридцать он приехал, чтобы пригласить аэронавта на завтрак, а потом помог ему завести двигатель. Еще один взлет, прощальное покачивание крыльями и долгие холодные часы в острых вихрях ветра, в негреющем утреннем свете медленно всползающего на небосвод солнца.

Вдоль шоссе номер восемьдесят мы пролетели несколько сотен миль над девственными просторами западного Техаса, двигаясь большей частью на высоте пяти футов над абсолютно пустынной дорогой, чтобы укрыться от вездесущего встречного ветра. Большая земля — вот она, всегда здесь, всегда ждет и наблюдает за каждым движением винта, того аэроплана, который осмелился пересечь ее. Я вспомнил о своем пищевом НЗ и о канистре с водой и порадовался тому, что они у меня есть.

Впереди маячила гроза, раскинувшаяся на вершине косого столба серого ливня.

— Впереди приключение, — сообщил я Паркс, потуже затягивая привязные ремни.

Я мог свернуть вправо и полететь вдоль железной дороги, избежав тем самым встречи с дождем. А мог полететь налево — вдоль автострады — и прорваться сквозь него. Я всегда считал, что нужно поднять перчатку, коль скоро тебе ее бросили, и мы продолжили свой путь над шоссе. Как раз в тот момент, когда я закончил привязываться, и первые капли дождя ударили по ветровому стеклу, заглох двигатель. Это было уже слишком. Я принялся судорожно думать, и, когда нас резко занесло вправо, мысли мои почему-то сосредоточились на аварийном комплекте. Очень уж пустой выглядела пустыня. Вихрь же судорожно хватал воздух, фыркал и задыхался. Индикатор наличия топлива светился, смесь хорошая, горючего в баке много. Магнето. Промокли магнето. Переключил на правое магнето, и Вихрь прекратил кашлять заработав ровно и без сбоев. Левое — он снова замирает. Быстро включаем правое. Карта, карта, где же карта? Так, ближайший город... (в расчалках нарастает рев ветра)... Фабенс, штат Техас, и двадцать миль на запад... отсюда до Фабенса (теперь ветер уже буквально визжит)... только не сейчас, самолетик!!! Я же просто в карту заглянул! Все нормально! Меняем курс. До Фабенса — двадцать миль, и если я полечу над железной дорогой, она повернет налево... (ветер затихает, становится спокойным и мягким, по карте поползли тени)... О'кей! Только без сцен — здесь не место и не время! Пустыня внизу, неужели не понятно? Камни кругом. Хочешь без крыла остаться или без колеса?

Паркс настроился лететь над железной дорогой, но каждый раз, когда мне хотелось напугать себя, я перебрасывал переключатель магнето в положение «левое» и слушал, как задыхается и умолкает двигатель. Прошло несколько минут и я с облегчением приземлился на песке близ Фабенса, штат Техас. Расстелив под крылом спальный мешок и парашют, я положил под голову куртку вместо подушки и уснул без снов.

К утру магнето высохли и были готовы к работе, а работой был перелет через пустыню протяженностью в семьсот миль. Действительно, в нашей стране много песка. И гор. И выжженной солнцем травы. И железнодорожные рельсы, прямые, как упавшие сосны, упираются в горизонт.

Когда мы пересекали границу Аризоны, левый маг начал жаловаться снова. И мы проделали на правом магнето пятьсот миль между артиллерийскими полигонами, расположенными к югу от Феникса, и прорвались сквозь пыльную бурю над Юмой! Вышло так, что левое магнето вовсе меня не напугало! Если одно магнето выходит из строя, то двигатель может работать на другом. Если бы отказало правое магнето, я бы приземлился на восьмидесятом шоссе и воспользовался аварийным комплектом. Возле Палм Спрингс в Калифорнии левый маг заработал снова. Должно быть, он отказывает, если перегревается. Надо его немного охладить, и все будет в порядке.

— Почти дома, — подумал я.

— Почти дома, — сказал я Паркс. — Теперь уже недалеко.

Но к западу от гор шли штормы с дождем и сильными ветрами, продувавшими долины. Если бы у меня был сейчас мой Фэйрчайлд с его приборами и радио! Мы с Паркс попробовали пройти возле Джулиан, и поплатились за свою неповоротливость, будучи отброшенными назад в пустыню. Мы попытались пройти через коридор к Сан-Диего, и впервые в жизни я двигался назад, когда указатель скорости показывал семьдесят миль в час. Мрачное чувство возникает, когда для уверенности то и дело поглядываешь на указатель скорости, чтобы убедиться, что это происходит наяву. Однако единственным, уверенность в чем сделалась непоколебимой было то, что Паркс просто не в состоянии пробиться на Запад против ветра. Двинулись дальше на север, навстречу длительной и личной битве с долиной у Бэннинга и с горой Маунт-Сан-Джакинто.

— Ну и здоровая же ты! — думал я, разглядывая гору, заснеженная вершина которой была окутана штормовым облаком. Мы сделали еще одну попытку прорваться сквозь дождь, и в этот раз рассерженные на горы магнето не обращали на потоки воды никакого внимания.

Все же это был полет, полет и полет, до тех пор, пока мы не приземлились на скользкой от дождя полосе в Бэннинге.

Через час, отдохнувший и готовый продолжать битву, я увидел просвет в облаках на западе над низкой грядой холмов. Мы взлетели и снова попали в дождь — дождь, похожий на россыпь стальной дроби, и дождь, вымывающий замасленные очки до чистоты хрусталя. И вихри над холмами вновь заставляли двигатель останавливать время, и отрицательное ускорение вытягивало топливо из карбюратора.

Внезапно все закончилось. Последняя гряда холмов осталась позади, а впереди были облака, рассеченные устремленными вниз гигантскими полосами солнечного света. Как будто мы достигли, наконец, Земли обетованной, и было принято решение, что малыш Паркс довольно тяжело повоевал сегодня и показал себя с наилучшей стороны, а потому борьба больше ни к чему. Наступил один из моментов, которые запоминаются летчикам навсегда, когда после серого, свистящего стальными пулями дождя наступает солнечный свет; после бешеного вихря — подобная зеркальной глади успокоенность воздуха, после величественных нахмуренных гор и яростных туч — маленький аэропорт, последняя посадка и дом.

Пропустите этот Большой Инструктаж на небе, и вам придется самим открывать полеты от побережья к побережью на старых аэропланах. И если никто не подскажет, учиться вам придется у самого самолета.

Каков урок? На старых бипланах с открытой кабиной можно совершать тысячемильные перелеты, знакомиться со своей страной и с жизнью самых первых летчиков, которым обязана своим существованием авиация. И узнавать кое-что о себе самих. И, вероятно, что-то еще, о чем не говорят ни на каких Инструктажах.