## Самолет — всего лишь машина

# Ричард Бах

Самолет — это машина. Он не может быть живым. Равно как не может он желать, или надеяться, или ненавидеть, или любить.

Машина, которая называется «самолет», состоит из двух основных частей, именуемых «двигателем» и «планером», каждая из которых изготовлена из самых обычных машиностроительных материалов. Никаких таинств, никакой магии, никаких заклинаний не используется для того, чтобы заставить любой самолет летать. Он летает в соответствии с известными и непреложными физическими законами, которые не могут изменяться ни по каким причинам.

«Двигатель», говоря коротко, есть кусок металла определенной формы, в определенных местах которого просверлены соответствующие отверстия, укреплены необходимые пружины и клапаны, установлены подшипники и передающие валы. Он отнюдь не оживает вследствие того, что его монтируют в передней части планера. Вибрации же, которые он производит во время работы, обусловлены ускоренным сгоранием топлива в его цилиндрах, работой его движущихся частей и силой, которую создает вращающийся винт.

«Планер» есть некоторое подобие клетки, построенной из стального проката и дюралюминиевых листов. Листовой металл, ткань, провода и тросы. Гайки и болты. Планер изготавливается в строгом соответствии с расчетами авиаконструктора — человека очень мудрого и практичного, который этим зарабатывает себе на жизнь и отнюдь не склонен безумствовать в истерии эзотерического мумбо-юмбо.

В самолете нет ни одной детали, для которой не существовал бы чертеж. Ни одной части, которую невозможно было бы разобрать на простейшие пластины, отливки и кованые детали. Самолет был изобретен. Он не «обрел бытие», и никогда не входил в жизнь. Самолет — такая же машина, как автомобиль, как мотопила, как сверлильный станок.

Возможно, кто-нибудь — вероятнее всего, начинающий летчик. — курсант станет утверждать, что самолет — воздушное создание и потому имеет в себе особые силы, которых нет у сверлильного станка?

Чушь. Самолет — не создание вовсе. Он — машина. Слепая, немая, холодная и мертвая. Все силы доподлинно известны. — Миллионы часов исследований и летных испытаний раскрыли нам все, что только может быть известно о самолете. Подъемная сила, тяга, сопротивление. Углы атаки, центры давления, соотношение необходимой мощности и реальной, сопротивление увеличивается пропорционально квадрату скорости.

Однако встречаются все же летчики, которые почему-то хотят верить в то, что самолет — живое существо. Но вы — вы не верьте. Это абсолютно невозможно.

Взлетные характеристики любого самолета, например, зависят от нагрузки, мощности двигателя, аэродинамических коэффициентов, а также от высоты местоположения взлетной полосы над уровнем океана, уклона и качества ее поверхности, от скорости и направления ветра. Все это можно точно измерить и математически оценить, ввести в компьютер, и он выдаст точное значение минимально необходимой для взлета длины полосы.

Ни в одном техническом руководстве вы не найдете ни единого предложения, ни единой фразы, ни одного слова, ни одного самого слабого намека на то, что рабочие характеристики машины могут меняться в зависимости от чаяний пилота и его надежд, его мечтаний, его доброго отношения к своему самолету. Сейчас для вас критически важно об этом знать.

Рассмотрим пример. Вот летчик. Зовут его, скажем... м-м-м... ну, допустим, Эверетт Донелли. И допустим, он учился летать на 7АС Аэронка-Чемпион, номер 2758Е.

Прошло время и Эверетт Донелли стал, скажем, штурманом на авиалиниях компании «Юнайтед Эйрлайнз». Потом он стал капитаном и ради забавы решил разыскать тот Чемп, на котором когда-то учился летать. Допустим, он расспрашивал людей и писал письма, полтора года летал по всей стране и в конце концов обнаружил останки машины с номером 2785Е в развалинах рухнувшего ангара заброшенного аэропорта. Допустим, два года у него ушло на то, чтобы восстановить самолет, собственными руками перебрав его по винтику, изготовив все, чего недоставало и что было безнадежно повреждено. Ну а после этого он, наверное, пять лет летал на своем Чемпе и отклонил далеко не одно очень выгодное предложение его продать. Вероятнее всего, он содержал свою машину в идеальном состоянии, потому что это была часть его жизни, которую он очень любил. И, разумеется, любовь к жизни заставляла его любить и ту ее часть, которой был самолет.

А теперь давайте предположим, что однажды Эверетту пришлось сделать вынужденную посадку на заснеженной площадке высоко в горах из-за разрыва маслопровода. Допустим, он залатал маслопровод, долил масло из банок, которые всегда имел при себе в полете и собрался взлетать.

А вот теперь давайте будем читать очень и очень внимательно. Предположим, что если бы Эверетту Донелли не удалось в тот раз подняться в воздух, он бы замерз в горах и труп его был бы захоронен под толстым слоем снега, выпавшего во время бурана 8 декабря 1966 года. Поскольку никаких дорог в той части горного массива, предположим, нет, равно как нет там и ни малейших признаков цивилизации. И еще скажем, что площадка, на которой Эверетт приземлился, окружена плотным кольцом шестидесятифутовых сосен. И ни малейшего ветерка, ни дуновения.

Я предложил вам рассмотреть ситуацию. Теперь давайте введем исходные данные в компьютер вместе с характеристиками данного конкретного Чемпа, высотой места над уровнем океана, типом почвы и состоянием снежного покрова на той площадке в тот день. Некоторое время компьютер подсчитывает и в конце концов выдает окончательный результат: минимально необходимое расстояние для преодоления при наборе высоты препятствия высотой шестьдесят футов составляет 1594 фута при условии безупречного пилотирования.

Эверетт Донелли, вероятно, вполне представлял себе ситуацию, хотя и не мог рассчитать все с такой же точностью, как компьютер, но, измерив шагами расстояние от точки возможного начала разгона до основания стволов деревьев, получил 1180 футов. Если откатить машину немного назад, так чтобы ее хвост оказался между двумя деревьями, можно выиграть еще семь футов. 1180 или 1187 — разница небольшая, вследствие которой ровным счетом ничто не меняется. Площадка на 407 футов короче, чем минимально необходимо.

А теперь давайте рассмотрим некоторые факты, которые не могут иметь никакого отношения к разбегу при взлете Аэронки-Чемпиона номер 2758Е.

Допустим, Эверетт Донелли знает о надвигающемся буране и реальной перспективе гибели от холода в изуродованном самолете. Все это неминуемо случится, если он не сможет взлететь с первого раза.

Он вспоминает тот день, когда впервые увидел этот солнечно-желтый с багрянцем забрызганный грязью Чемп на летном поле в Пенсильвании, где после войны он учился летать. Он вспоминает, как все лето напролет и все выходные работал, чтобы заплатить за курсы.

Он вспоминает пятнадцать тысяч летных часов и то, как вновь нашел этот Чемп под обломками ангара.

Он вспоминает годы, ушедшие на восстановление машины, и первый полет Джин Донелли на этом самолете. И еще то, что ни на какой другой машине, кроме Чемпа с номером 2758Е она летать не согласится.

Он вспоминает самый первый полет своего сына и самый первый его самостоятельный полет — в день, когда мальчишке исполнилось шестнадцать.

И он запускает двигатель и садится в кабину, дает полный газ, и Чемп начинает двигаться в направлении противоположного конца площадки, потому что пришло время отправляться домой.

Поверьте, все, что было сказано выше о самолетах — чистейшая правда. И проведенное мною коротенькое исследование было выполнено безупречно, поскольку в нем сконцентрировался весь опыт самолетостроения, начиная с того времени, когда человек впервые поднялся в воздух на самолете. Не существует ни одной теории, которая не была бы практически опробована авиаинженерами и авиаконструкторами.

И все теории, и все факты утверждают, что всякая попытка взлететь при дистанции разбега на 407 футов короче, чем необходимо, для Эверетта Донелли смертельна. Лучше вырыть яму и попытаться пережить буран. Пусть лучше ураганный ветер разнесет самолет на части. Тогда хотя бы пилот может попробовать выбраться из диких гор пешком. Все, что угодно — лучше, чем попытка преодолеть заведомо непреодолимое препятствие.

Как мы уже убедились, самолет есть машина. Это не мои измышления, и не моя прихоть. Я вообще тут ни при чем, ибо таково утверждение десятков тысяч блестящих умов, подаривших человечеству искусство и скорость полета. А я всего лишь задался целью выяснить, верит ли хотя бы один из них, что самолет есть нечто большее чем просто машина. Но в тысяче книг и полумиллионе страниц схем, чертежей и формул нет ни слова, оставляющего хотя бы слабую надежду на ошибочность моих расчетов необходимой длины разбега для самолета Эверетта Донелли там, на крохотном плато среди гор. Никто, ни единый голос, не намекает на то, что при определенных условиях летчик, который любит свой самолет, может заставить машину на несколько мгновений ожить и испытать ответную любовь к своему пилоту, и продемонстрировать ее, свершив маленькое летное чудо. Ни единого слова об этом нигде.

Компьютер сформулировал окончательный приговор: необходимый разбег должен равняться 1594 футам. Это — абсолютный минимум.

Уверяю вас, ошибки здесь нет. Ни под каким видом Чемп не мог преодолеть стену этих деревьев. Это было просто-напросто невозможно. Согласно расчетам, самолет должен был врезаться в деревья на высоте двадцати восьми футов от поверхности земли, набрав к этому моменту скорость в пятьдесят одну милю в час. Сила удара по главному несущему лонжерону правого крыла в семидесяти двух дюймах от центроплана была бы достаточной для того, чтобы сокрушить главный и задний лонжероны. Смещение центра тяжести заставило бы самолет перевернуться и зарыться носом в землю. Сила удара об землю превзошла бы допустимые нагрузки на узлы крепления двигателя. Двигатель вдавился бы внутрь фюзеляжа, проломив при этом огнеупорную переборку и пробив топливный бак. Брызнувший на горячие выхлопные патрубки бензин мигом испарился бы, а пламя из-под головок разгерметизированных вследствие деформации корпуса двигателя цилиндров подожгло бы эти пары. Через четыре минуты тридцать секунд самолет был бы полностью охвачен пламенем. И неизвестно, хватило бы этого времени на то, чтобы тот, кто находился в машине, успел прийти в сознание после удара, выбраться наружу и удалиться на безопасное расстояние. Последний пункт, а именно степень достаточности промежутка времени для выполнения определенных действий, не описывается законами аэродинамики и теоретической механики сопротивления материалов и потому является величиной неопределенной.

Все это было описано мною с одной лишь целью: еще раз напомнить вам о том, что самолет, на котором летают — не более чем машина. И как бы нежно вы к нему ни относились, как бы его ни лелеяли, машиной он и останется. Самолет суть машина.

И потому в то утро я никак не мог увидеть, как Эверетт Донелли садится на своем Чемпе и подруливает к заправке.

И я, конечно, не мог ему заявить:

— Эверетт, ведь ты же — мертвый!

А он никак не мог рассмеяться в ответ и сказать:

— Ты что спятил? Я такой же мертвый, как ты. А ну-ка, поведай мне, как это вышло, что я погиб?

— Ты совершил вынужденную посадку в горах в сорока двух милях на север от Бартонз-Флэт, площадка была только 1187 фугой длиной, высота над уровнем океана — 4530 футов, нагрузка — 6, 45 фунта на квадратный фут площади крыла.

— А, да, точно, сесть пришлось. Маслопровод полетел. Но я на него зажим с прокладкой поставил. Потом масла немного долил, взлетел и даже домой успел до урагана. Останься я там — не сладко мне было бы, верно?

— Но ведь разбег...

— Ты уж поверь! Я когда приземлился дома — посмотрел: в колесах иголки сосновые застряли. Но старина Чемп иногда проделывает дивные вещи. Если с ним хорошо обращаться.

Это не могло произойти. Ни при каких условиях это не может произойти. И если вы когда-нибудь услышите о подобном случае с каким-нибудь пилотом, если что-то в этом роде произойдет с вами — не верьте. Этого не может быть.

Самолет не бывает живым.

Самолет не может знать, что такое «любовь».

Самолет суть холодный металл.

Самолет — всего лишь машина.