## Вещь под диваном

# Ричард Бах

Начнем с того, что привязные ремни в этих аэропланах отличаются от наших. Вместо американской лямки с пряжкой они используют приспособление с четырьмя застежками, которое так приковывает человека к кабине, что он чувствует себя мухой, запутавшейся в паутине. Парашюты здесь тоже не такие. Вся подвесная система парашюта крепится к одному стальному блоку. Достаточно лишь повернуть этот блок и посильнее ударить по нему, и весь парашют сразу же отцепляется. Все ездят не с той стороны аэродромных дорог и к тому же говорят с сильным ирландским акцентом о бензине и карбюраторах, о разворотах с остановкой и двойных переворотах, а не о хаммерхедах и снэпах, о кругах, а не о тренировочных площадках, о нижних станках, а не о шасси. В Ирландии нетрудно чувствовать себя одиноким иностранцем.

Аэродром представляет собой большой зеленый квадрат со стороной три тысячи футов, на котором пасется стадо похожих на шерстяные шарики овец. Их легко можно отпугнуть, сделав перед посадкой круг над полем на небольшой высоте.

Над этим полем однажды в воскресенье после обеда появилась новая модель Тэйлоркрафта, оснащенная целиком стеклянной кабиной и небольшим рядным двигателем, который при ближайшем рассмотрении оказался «Остером». Пилота звали Билли Рирдон, и первое, что он сделал после того, как мы с ним познакомились, было предложение одинокому иностранцу покататься в его аэроплане.

Это смахивало на один из научно-фантастических романов о путешествиях в параллельные миры, когда жизнь кажется будто бы обычной, но не совсем. Винт вращается по часовой стрелке вместо того, чтобы вращаться против нее, как в Америке; ручка управления соединена не с тросами под полом кабины, а с каким-то непонятным узлом соединений за приборной панелью; стрелка прибора, измеряющего обороты двигателя, не движется медленно от низких оборотов до высоких, а перемещается скачками, будто ее показывают на киноэкране, и пленка время от времени заедает.

И все же, «Остер» поднял нас в воздух и понес над скалами и зелеными холмами в небо, удивительно похожее на родное американское. Мы летели минут двадцать, и все это время Билли Рирдон показывал возможности своего аэроплана, как это делал бы на его месте, мне кажется, пилот любой другой страны. Мои две попытки посадить его аэроплан оказались одними из самых неудачных, которые я когда-либо предпринимал, но Билли тактично настаивал на том, что у меня есть на то оправдание.

— Не меньше часа уходит на то, чтобы привыкнуть к нему, честное слово. С прибранным газом он может лететь со скоростью двадцать восемь миль в час ты можешь коснуться земли и, как только начнет подниматься пыль, снова взлететь!

Я был очень признателен Билли Рирдону за его слова.

Затем через несколько дней я принял приглашение пообедать в доме Джона Хатчинсона, англичанина, который работает летчиком на ВАС-111s в дублинской авиакомпании «Aer Lingus». Он купил себе аэроплан Моран 1930 года выпуска, а недавно впервые полетел на нем после длительного ремонта. На стенах его комнаты было множество фотографий аэропланов — точно как у меня дома; у него, как и у меня, оказалось несколько полок книг по авиации.

После обеда мы разговаривали, и он неожиданно произнес: «Давайте я вам покажу... самую прекрасную...» Затем он стал на четвереньки и начал шарить рукой под диваном в своей гостиной. Через некоторое время он вытащил оттуда что-то тяжелое. Оказалось, что это цилиндр от салмоновского двигателя его Морана, мощность которого составляет двести тридцать лошадиных сил.

— Разве не чудная вещь?

Цилиндр был чернильного цвета, но его отточенные края поблескивали в комнате, в которую заглядывало солнце.

Кому, думал я, скольким людям он может сказать так, кому он может признаться, что у него под диваном в действительности валяется деталь от старого двигателя? Наверное, он может заговорить о ней только с жителем своей страны — неба. Я был польщен.

— Да, это великолепный цилиндр, Джон. Великолепный. А что это такое здесь? Три отверстия для свеч?

— Нет, это отверстие для воспламенителя...

Через неделю я познакомился еще с одним пилотом компании «Aer Lingus», аэроплан которого, Тайгер Мос, стоял на том же зеленом овечьем поле, с которого я взлетал. Голос Роджера Келли, если не принимать во внимание дублинский акцент, звучал так же, как голоса, которые я все чаще слышал в последние несколько лет.

— Тот факт, что на твоем удостоверении летчика написано «Пилот транспортных самолетов», не означает, что ты летаешь лучше других, — сказал он. — Может случиться, что в один прекрасный день пилот, который летает, чтобы зарабатывать деньги, потеряет все. Его кабина разлетится на куски, или случится что-нибудь с двигателем, и тогда ему придется показать, как он умеет летать, пользуясь лишь ручкой управления и рулевыми педалями.

Его слова нельзя, наверное, принимать буквально, но ясно, что он имел в виду то разочарование, которое говорило устами пилотов спортивных самолетов:

— В тот день, когда они заставили меня установить на моем Mоce радиопередатчик, я прекратил летать.

Приблизительно в это время, мне кажется, я наконец понял, что пилот, оказавшийся за пределами своей страны, вовсе не обязательно должен чувствовать себя посторонним. В какой бы части мира он ни путешествовал, может случится, что под диваном окажется цилиндр от двигателя аэроплана; может случится и так, что другой пилот, который положил туда цилиндр, тоже находит его великолепным.