

Нежные игры Жизни и Смерти

УДК 821.111(73)
ББК 84(7США)
Б30

Фотографии Дэна Никенса

Перевод с английского Евгения Мирошниченко

Б30 **Бах Ричард**
Нежные игры Жизни и Смерти: Путешествия с Пафф /
Перев. с англ. — М.: ООО Издательство «София», 2013. — 240 с.
ISBN 978-5-399-00514-0

Любовь, приключения, вдохновение... Все это вы найдете в «Нежных играх Жизни и Смерти». Ричард Бах снова взялся за перо — и мы получили возможность наблюдать, как он повстречал свою новую любовь, которую зовут Пафф, завоевал ее доверие и пролетел вместе с ней через всю страну. Вместе с Бахом на таком же самолете SeaRey летит Дэн Никенс, влюбленный в геологию авиатор с фотокамерой. Бах описывает их совместное путешествие посредством слов, а Никенс — с помощью фотоснимков. Так что возьмите книгу — и расправьте крылья. Ричард не утратил своей способности с первых же страниц брать нас за руку и увлекать в полет по мирам мечты — его мечты и нашей.

УДК 821.111(73)
ББК 84(7США)

*Издательство благодарит военного летчика,
гвардии старшего лейтенанта Максима Кольцова
за помощь в переводе авиационных терминов.*

Travels with Puff. A Gentle Game of Life and Death

© Richard Bach 2013
Photos © Dan Nickens 2013
All Rights Reserved.

Published by arrangement with Richard Bach

ISBN 978-5-399-00514-0

© ООО Издательство «София», 2013

Содержание

Обращение к недоверчивому читателю	7
Глава 1. Знакомство	9
Глава 2. Объявление	11
Глава 3. От хрупкой мысли к миру форм.	14
Глава 4. Кривая обучения	16
Глава 5. Наедине	20
Глава 6. На четвертый день она отдыхала	26
Глава 7. Все понимают, что сейчас вет-ре-но!	30
Глава 8. Новости плохими не бывают	35
Глава 9. Маленькие секреты 'Rey	45
Глава 10. Волны на озере, тройное крепление и грозы, которых может и не быть	50
Глава 11. Другая семья	55
Глава 12. Экскурсия для Паффа	57
Глава 13. Экскурсия для Паффа (продолжение)	60
Глава 14. Завтрашнее сегодня	64
Глава 15. Otra Vez, el Capitan Pollo	70
Глава 16. Снова в полет!	75
Глава 17. «Рутинный полет»	77
Глава 18. Снова в Сибринг	79
Глава 19. Технические характеристики имеют значение	82
Глава 20. Своя правда	85
Глава 21. Песок, и море, и небо	87
Глава 22. Пафф и президент	91
Глава 23. Я смеюсь над грозами	93

<i>Глава 24. Хитроумные планы мышей</i>	98
<i>Глава 25. Довольно спокойный день</i>	103
<i>Глава 26. На следующий день</i>	105
<i>Глава 27. День парения</i>	109
<i>Глава 28. Знакомство с Бабушкой Кэт</i>	111
<i>Глава 29. Мой первый день в пути и слет</i>	113
<i>Глава 30. Подождем до утра</i>	116
<i>Глава 31. Какой мой самый лучший день?</i>	120
<i>Глава 32. Штормы и акулы: эпическое повествование о странствиях четырех друзей</i>	128
<i>Глава 33. Спокойный день в Луизиане</i>	137
<i>Глава 34. Потрясающий денек</i>	139
<i>Глава 35. Летим, невзирая на страхи</i>	148
<i>Глава 36. Приходит утро</i>	153
<i>Глава 37. Кто-то присматривает за мной</i>	160
<i>Глава 38. Решения</i>	164
<i>Глава 39. Техобслуживание и неожиданная встреча</i>	168
<i>Глава 40. Мечи над водой и субъективное восприятие полета</i>	170
<i>Глава 41. Практика предвидения</i>	177
<i>Глава 42. Исследуем большую воду</i>	186
<i>Глава 43. Исследуем большие пески</i>	192
<i>Глава 44. Взлет — и свобода</i>	203
<i>Глава 45. Всего лишь сотня миль, но какая!</i>	213
<i>Глава 46. Слово и дело</i>	217
<i>Глава 47. Вдоль берега</i>	223
<i>Глава 48. Ремонт или полет?</i>	229
<i>Глава 49. Новизна и вера</i>	235
<i>Об авторе</i>	239



Обращение к недоверчивому читателю

Работая над «Нежными играми Жизни и Смерти», я сам еще не понимал, что закладываю в книгу особую мелодию, которую нагудел мне мотор аэроплана, — лейтмотив моего краткого пребывания на планете Земля. Такую же песенку поют себе Бог знает сколько сотен миллионов людей: «Что такое свобода и как мы можем день за днем реализовать ее, прокладывая свой собственный путь по жизни?»

Но это не ко мне. Я не бродяга. С бродягами меня объединяет только два признака: 1) у меня нет галстука и 2) я никогда не носил смокинг. Более того, я упрямо отвергаю обе эти вещи: ни за что не надену ни то, ни другое. Но этого явно недостаточно, чтобы объявить себя альфа-бродягой... В лучшем случае, я могу претендовать на место где-то между лямбдами и эпсилонами.

Кто-то даже может предположить, что в своих книгах я многое просто понавыдумывал и слова мои расходятся с делом.

Я ничуть не сомневаюсь, что эта история вызовет те же подозрения: вы решите, будто я все сочинил. Еще до моего знакомства с мистером Тоудом, и даже с самой Пафф, я прекрасно сознавал, что люди станут сомневаться в реальности всего, что бы я ни написал, и заподозрят, что любая моя история — не более чем досужие фантазии писака, время от времени вальяжно привстающего с пуховых подушек, чтобы запечатлеть свои вымыслы на бумаге.

Первые, пусть и сомнительные, свидетельства правдивости моего рассказа предоставит простенькая камера моего мобильного телефона. Затем в мою поддержку выступит также мой брат по духу и по воздуху, пилот Дэн Никенс, вооруженный непревзойденной зеркальной фотокамерой *Canon EOS 5D*. Именно его снимки станут наилучшим

подтверждением каждого слова в повествовании, которое, вы, надеюсь, собираетесь прочесть.

Сама судьба свела нас с ним для этого полета, чтобы предоставить вам, дорогой читатель, неопровержимые свидетельства правдивости каждого события и каждого слова, которые вы встретите на следующих страницах, — ведь все подтверждено фотодокументами!

Описанное тут приключение совсем не опасно. Это очень спокойное путешествие, какое может почти наверняка предпринять каждый из вас... Путешествие, в котором никто не требует, чтобы вы рисковали жизнью, — во всяком случае, не выдвигает предложений, от которых нельзя отказаться.

Несколько лет назад я увидел на футболке случайного прохожего надпись «Обрел свободу?». Я принял этот вопрос на свой счет.

Здесь вы найдете мой несколько запоздалый ответ, начертанный двумя маленькими самолетиками поперек целого континента, пределы которого сотни и сотни раз простираются за горизонт.

Ричард Бах

Глава 1

Знакомство

Помните ли вы «Ветер в ивах»?

А припоминаете ли мистера Тоуда, неутомного хозяина поместья Жабсхолл? Надеюсь, вам он не показался... хм... эксцентричным?

Вот и мне не показался.

А помните ли вы, как он повел себя, когда впервые увидел автомобиль? Вы ведь не назвали бы его увлеченность «одержимостью», правда?

Вот и я не назвал бы.

А потом настал день, когда Тоуд впервые увидел аэроплан... Ради него он отбросил автомобиль, как старый хлам. Вы ведь согласны, что его желание испытать свободу полета совершенно естественно?

Вот и я считаю его естественным.

Я никогда не сумел бы сказать об этом лучше, чем сам Тоуд:

— Не бывает свободы без независимости, друзья мои. Нет никакой свободы, пока ты не разорвешь все цепи, с помощью которых кто-то тебя куда-то тащит, к чему-то принуждает... решает против твоей воли, как ты должен жить!

Он стоял посреди просторного зала и произносил свою вдохновенную речь, обращаясь к своим друзьям — Рэтти, Моулу, Баджеру и ко мне:

— Я тут толкую вам о свободе в самом чистом ее виде! Быть свободным означает жить не по чужому наущению, но по зову собственного необузданного духа!

* Сказочная повесть шотландского писателя Кеннета Грэма, впервые изданная в 1908 году. Несколько раз экранизирована. — *Прим. перев.*

— Верно! Дело говоришь! — загомонили мы, стуча по столу подушками лап так, что загремела посуда.

В этих словах Тоуд очень точно выразил мою правду. Обретая независимость, что мы делаем со свободой, которую она несет? Неужели продолжаем жить по чужим правилам?.. А между тем нет ничего более независимого, чем летающая машина, скажу я вам! Нет ничего более вольного, чем аэроплан, настолько похожий на самолетик самого Тоуда, что он хоть сейчас смог бы сесть в него и полететь — даже с закрытыми глазами!

Наш с Тоудом обмен мнениями состоялся не *Давным-Давно* — он происходит *Сейчас!*

В общем, все эти нестигаемые доводы побудили меня вчера *купить себе аэроплан.*

Глава 2

Объявление



SEAREY 912S 73 T.T.A.E. 2008 года выпуска

• ОТДАМ В ХОРОШИЕ РУКИ • Подробности: *SeaRey «Classic»*, доукомплектованный некоторыми узлами *SeaRey LSX*: турбулизаторами, амортизационными пластинами, растяжками хвостовой стойки и усовершенствованными перегородками *LSX*. Собственные характеристики: углепластиковый корпус, мотор *Rotax 912ULS 100 HP*, электрическое управление шасси, электрическое управление закрылками, гидравлические тормоза *w/ Hagar 6.00 x 6 Rims*, трехлопастный пропеллер *Ivo*, топливный бак на 26 галлонов, внешний генератор переменного тока на 40 ампер, масляный радиатор, навигационные огни *Whelen*.
• Местонахождение: Малабар, Флорида. Телефон: 321-253-9434; сайт: <http://www.seareyspecialist.com>.
Джим Рэтти (агентство *RECREATIONAL MOBILITY*).

Все эти технические словечки что-то для меня да значат — ведь я имею дело с самолетами всю жизнь. Мне подумалось, что эта машина очень похожа на аэроплан Тоуда... Что ж, значит, я и есть «хорошие руки»!

Я позвонил по телефону 321-253-9434 Джиму Рэтти (чья фамилия, между прочим, произносится в точности так же, как имя одного из верных друзей мистера Тоуда). Едва он представился, как я выпалил в трубку:

«Я — *хорошие руки!*»

Ну разве она не маленькая прелесть? Небесная лодка. И по небу летает, и по земле разъезжает, и по воде плавает. Но, имея дело с таким аппаратом, нужно зарубить себе на носу: когда садишься на землю, выпусти шасси; когда садишься на воду, *подними* шасси. Если на любом самолете-амфибии ты попытаешься сесть на воду с выпущенным шасси, раздастся феерический всплеск и бранить себя ты будешь уже под водой. Однако лично я всегда внимателен к положению колес, так что меня это все не пугает.

Но есть одна загвоздка: предмет моей новой влюбленности живет во Флориде, а это двадцать восемь сотен миль^{*} вороньего лёта от моего дома в штате Вашингтон. Таким образом, я окажусь на другом краю континента, и мне нужно будет перегнать свой самолетик домой... а это тридцать четыре сотни миль полета, ибо моя амфибия — отнюдь не ворона, и нам придется огибать горы, где до сих пор еще стоит зима, сулящая снега и ветры, которых легким аэропланам следует сторониться, как полуночных зомби.

Это прекрасный пример того, как Мысль преобразует нашу реальность. Вдруг раздается звук барабанов и кимвал, трансформируя до неузнаваемости привычный трехмерный мир, и в мою жизнь врывается необузданный подросток — бывший я, — вновь воспламеняя во мне мечту и страсть: «Приключения! Романтика! Жизнь на фронтире!»

Если вы читали «Хроники хорьков»^{**}, возможно, вам этот возглас покажется знакомым... Не наблюдаете ли вы оживления в мире хорьков? Чувствуете, как восторжеслись Баджирон, и Строуб, и Шайен, и Шторми, и Бетани? Особенно Бетани, ведь если бы мне на моем новом самолетике довелось служить в Спасательной Службе Хорьков, то меня бы причислили именно к спасательной станции Мэйтайм, которая

* 1 миля — 1609 метров. — *Прим. перев.*

** М.: София», 2002. — *Прим. ред.*

расположена поблизости от моего дома. На своем самолете-амфибии *SeaRey* я мог бы работать в паре со спасательным катером Бетани *J-101* «Решительный», помогая ей с воздуха разыскивать терпящих бедствие на море зверушек.

Инструктор научит меня управлять аппаратом, затем я немного пообвыкнусь с ним, после чего меня ждет несколько недель путешествия домой... И кто знает? Возможно, я найду попутчика — другого пилота на таком же самолетике!

Я буду день за днем на свой манер реализовывать дарованную каждому из нас свободу жить по своему выбору. *SeaRey* может лететь почти куда угодно практически в любой момент. И это та самая свобода, которая мне нужна: направлять свой аэроплан туда, куда я хочу.

Если за дни своей жизни я усвоил хотя бы один урок, вот он: *Каждый из нас сам выбирает себе шахматную доску и спортплощадку, каждый сам определяет, на какой сцене намерен играть.*

Я выбираю небо.

Может ли кто-то, кроме меня самого, помешать мне отправиться туда — помешать мне жить, как я хочу? Кто в силах меня остановить? Думаю, никто.

И я намерен выяснить, действительно ли это так.

Глава 3

От хрупкой мысли к миру форм



Перелет через часовые пояса немного меня дезориентировал, но я быстро прихожу в себя. Едва сойдя с авиалайнера, я помчался из большого аэропорта в Орlando на маленький аэродромчик в Валкарии на берегу атлантического побережья, где стоит в ангаре *SeaRey*.

Во-первых, оказалось, что ее зовут Три-Четыре-Шесть Папа-Эхо*.

Во-вторых, это необычайно грациозная маленькая амфибия.

В-третьих, я от нее без ума.

Однако мое чувство не встретило взаимности.

Первое прикосновение. Мои пальцы пробежались по шелковистому стекловолокну фюзеляжа.

— Здравствуй, малышка, — мысленно поприветствовал ее я, пытаюсь завязать знакомство.

Никакого ответа, только странное ощущение, что она отшатнулась:

— *Не тронь меня. Пошел прочь!*

— Джим, — обратился я к человеку, который ее построил, — есть какие-то проблемы?

— А ты сразу понял, да? — ответил он.

— Никогда раньше не было у меня такого ощущения. Самолет меня боится!

Он погладил ее по крылу — словно потрепал по загривку испуганную лошадку:

* Имеется в виду бортовой номер самолета — 346PE. — Прим. перев.

— Первый владелец посадил ее на воду, не подняв шасси.

Я болезненно поморщился.

— Однако она летела налегке и против сильного ветра, так что столкновение с водой произошло на малой скорости. Она не погибла. Нам удалось отстроить ее заново.

— Ты сказал: «Первый владелец». Значит, был второй?

Он кивнул, не снимая ласковой руки с крыла: «Все в порядке, малышка. В порядке...»

— Второй владелец был уверен, что ему не нужен инструктаж. Думал, он и так сможет прекрасно летать на ней...

Джим замолчал, припоминая подробности.

— И это оказалось не совсем так? — сказал я.

— Ага... Не совсем. При взлете она ударилась левым крылом. Сильно ударилась. Мы заново отстроили ее крыло вместо отстроенного заново. А тот человек расхотел летать на этой машине — она ему больше не нужна.

Предыдущие два раза новые хозяева разбивали ее буквально сразу после первого приветствия. Стоит ли удивляться, что малышка не рада новому знакомству?!

Мы несколько часов говорили о самолетах марки *SeaRey*, а Джим тем временем устанавливал в ней подогреваемые карбюраторы, которые я затребовал. Затем еще несколько часов я просто сидел в кабине, привыкая к обстановке, к расположению переключателей и циферблатов, представляя себе, какой должен быть из нее вид в полете. Потом еще немного побеседовал с инструктором — и мы отправились в полет.

Не стану вдаваться в технические подробности, скажу лишь, что тот первый многочасовой учебный полет в маленьком самолетике доставил мне массу удовольствия.

И ни разу в моем сознании не промелькнуло сомнение, стоит ли мне покупать этот экспериментальный аппарат, построенный любителями. Если я узнаю ее поближе — если научусь управлять ею как следует, — сможем ли мы подружиться? Сможем ли летать не каждый сам по себе, но стать однажды единым телом, окунувшись в сияющую свободу небес? Сможем ли вместе парить там, искренне радуясь друг другу?

Если за дни своей жизни я усвоил хотя бы один урок, вот он: *Любая светлая мечта рано или поздно осуществляется, если мы изначально лелеем в своем сердце ту любовь и радость, которые она в себе несет.*

Глава 4

Кривая обучения



Итак, я вернулся в гостиничный номер, а малышка *SeaRey* покоится в своем ангаре, из чего вы можете заключить, что мы с амфибией успешно пережили еще один день инструктажа.

Странно наблюдать за тем, как обучается мое внутреннее «я», понемногу сживаясь с вещами, еще только вчера казавшимися мне странными и некомфортными. *SeaRey* совсем не похожа на другие самолеты, которые мне доводилось водить прежде. Необычайно отзывчива и легка в полете, она неистово кружит меня в вихре учебных задач, не давая продохнуть.

SeaRey очень маленькая — на земле возникает ощущение, что ты сидишь в шезлонге. Спинка сиденья отклонена назад, тогда как обычно она расположена почти вертикально. Рычаг управления двигателем (РУД) расположен по правую руку, а не по левую, шасси и закрылки приводятся в движение при помощи электрических переключателей вместо привычных рычагов и рукояток.

Как ни странно, летать на ней непросто... Чувствительная, как перышко, она не очень-то послушна сознанию пилота, привыкшего к более тяжелым аппаратам. Мои первые взлеты были неуклюжими и непредсказуемыми, а приземления и того хуже (летчики называют их «управляемыми крушениями»). Плюсы? Она оказалась достаточно прочной, чтобы пережить эти мои учебные полеты.

Со временем приземления несколько улучшились, стали мягче... но я все еще недоволен ими — недоволен собой. Для управления самолетом требуется рука хирурга — а я пока что действую как мясник.

Мой инструктор сегодня смог вздохнуть с облегчением. В очередной раз заходя на посадку, я заметил, что он вроде бы уже не так сильно опасается за свою жизнь, как вчера, во время моих первых жутких приземлений. Понятно, что он все еще насторожен, как кот, и готов в любой момент схватиться за рычаги, если я вдруг совсем потеряю контроль над ситуацией и после жесткого отскока от земли начну заваливать самолет на крыло с истошным воплем: «ПОЛУЧАЙ, ВРАЖИНА!», — но я видел, что сегодня он считает такой сценарий маловероятным. Медленно, медленно я начинаю чувствовать ее: «Ради Бога, Ричард, стань легче, подстройся сам, вместо того чтобы пытаться поднять под себя ее. Да, она крепкая — сработана на славу, — но все равно это легкий, легкий, *легкий* самолет!»

Почти все обучение на самолете-амфибии сводится к отработке навыков посадки — на суше и на воде. Дело в том, что управлять большинством аппаратов в полете довольно просто — нужно только чуть-чуть по привыкнуть. Набор высоты и планирование, повороты и сваливания — требуются считанные минуты, чтобы разобраться во всем этом: вот здесь начинается сваливание, а вот так нужно совершать поворот, набор высоты, планирование...

Самая сложная задача, доставляющая наибольшее удовольствие большинству пилотов (или наибольшие трудности, как это было в моем случае вчера), — это приземление. Каждая посадка не похожа на другие. Немного меняется ветер, сам самолет оказывается чуть легче или тяжелее, чем в прошлый раз, в схеме движения участвуют другие самолеты, взлетающие или заходящие на посадку, где-то поблизости летают грифы, орлы или чайки — ситуация изменяется с каждой секундой.

Мой инструктор не напорист — он позволяет мне обучаться в собственном темпе и не терзает меня лишними объяснениями во время полета. Зато он очень внимательно следит за тем, чтобы я проговаривал перечень операций: «Это посадка на *ВОДУ*. Левое шасси *ВВЕРХ*, хвостовое шасси *ВВЕРХ*, правое шасси *ВВЕРХ*. По индикатору все шасси *ПОДНЯТЫ* для посадки на *ВОДУ*...» Он хочет, чтобы я всегда произносил все это вслух, ибо любой желающий может без труда отыскать в Интернете видео, где амфибии садятся на воду с выпущенным шасси... мы наблюдаем шумный всплеск — и через миг самолет безмятежно плавает на волнах пузом вверх.

Далее я говорю: «...Вспомогательные насосы *ВКЛЮЧИТЬ*, закрылки на двадцать — для посадки на *ВОДУ*». С утра пораньше мы прилетели

на одно из озер посреди безлюдной равнины (таких водоемов полным-полно в центральной части Флориды). Я переключил двигатель на малый газ, и мы с тихим шелестом пошли на посадку, заворачивая по дуге навстречу ветру — зеркало воды под нами стремительно росло.

Мой инструктор — единственный знакомый мне летчик, который называет заход на посадку «нырок в землю», потому что *SeaRey* — единственный аппарат, дающий такое ощущение. Он позаимствовал это выражение из лексики парашютистов — они так называют последние секунды затяжного прыжка, когда у человека вдруг возникает чувство, что земля несется ему навстречу с совершенно безумной скоростью. Летая на 'Rey, мы имеем возможность, которой нет у парашютистов:



можем в полной мере насладиться нырком в землю, не расплачиваясь за это неминуемой гибелью через секунду. Нужно лишь чуть взять на себя рычаг управления самолетом*, и вот уже барашки волн мерцают в двенадцати дюймах под нами, потом в шести дюймах и, наконец, с шумом трутся об углепластик корпуса.

Тем утром мы сделали несколько приводнений с немедленным заходом на второй круг («плюхнулись и отскочили», как говорят пилоты амфибий) — едва коснувшись волн, я сразу же снова давал газу. На несколько секунд наш самолетик превращался в скоростной катер — и опять устремлялся в небо. Затем мы совершили несколько приводнений с полной остановкой. Опустившись на воду, мы некоторое время дрейфовали по озеру, подобно рыбацкой лодке, после чего я давал полный газ и вода под фюзеляжем вскипала белыми брызгами — словно снег над бархатистой синевой озера. Стремительный подъем и беглый взгляд назад, чтобы увидеть кильватерный след на воде — вот только лодки нет! (Ведь мы и есть эта лодка, взмывшая в небеса.)

Представляете, сколько удовольствия? Да, этому нужно учиться, и — да, сначала бывает трудно и досадно, ведь самолет так чувствителен к любым неверным движениям... Но стоит освоить нужные навыки, и ты уже недоумеваешь: «И как это могло мне казаться сложным? Нет ничего проще, чем летать на *SeaRey!*» Взлетаешь, откуда хочешь, садишься, где хочешь, летишь, куда вздумается. Это именно та свобода, которая по душе мистеру Тоуду — и мне.

Мы повторяли эти маневры снова и снова: три учебных вылета за сегодняшний день, которые состояли только из взлетов и посадок на воду, взлетов и посадок на сушу. Понемногу, понемногу я становлюсь частью летательного аппарата, мой дух обживаетея в ее теле, расправляет крылья... «О да... с этим телом я могу ЛЕТАТЬ!»

А она между тем молчит, и тревожно ждет, и морщится, когда я поднимаю ее в воздух слишком тяжело и неуклюже (словно утка со льда) или приземляю на грунт слишком резко, так что она мячиком отскакивает от земли.

— *Только не разбей меня снова... пожалуйста!*

* Основные два рычага в самолете — рычаг управления двигателем (РУД) и рычаг управления самолетом (РУС). Первый отвечает за тягу двигателя (его еще называют «рычаг газа»), второй — за набор высоты и крен. Повороты осуществляются в основном при помощи крена в соответствующую сторону. Есть еще педали поворота, но их функция скорее вспомогательная. — *Прим. перев.*

Глава 5

Наедине



Инструктор предлагал совершить сегодня утром еще один тренировочный полет, но мне не терпелось перегнать *SeaRey* в мое логово в Центральной Флориде, чтобы чуток передохнуть, а потом спокойно поупражняться самому — только я и самолет.

— Не волнуйся, — сказал я, — ты славно меня поднатаскал. Благодарю. Так что сейчас я продемонстрирую тебе идеальный взлет — и до скорой встречи!

— Ты знаешь, о чем нужно помнить... — сказал инструктор.

— Шасси, закрылки, вспомогательный насос!

— Молодец.

Я затолкал свой багаж в дорожную сумку, расположил ее на пассажирском сиденье, пристегнул ремнем, сел на свое место, вырулил на взлетную полосу и совершил самый паршивый взлет во всей моей летной карьере.

Если вы когда-нибудь наблюдали шоу пьяного пилота, то легко можете представить себе эту картину. Бедняжка *Rey*, шатаясь, карабкалась в небо, в ее вытаращенных глазах застыл ужас.

— *О нет! Только не это! Ну в чем я провинилась? За что мне снова такой пилот?*

А все дело в том, что я думал о всяких посторонних вещах и забыл о необходимости удерживать рычаг управления чуть на себя, чтобы заднее шасси некоторое время оставалось на земле, и не дал вовремя педаль правого поворота перед взлетом... Короче говоря, моя машина изо всех сил пыталась взлететь без моего участия, пока я сам витал в облаках.

Следующие пятьдесят миль я, на чем свет стоит, проклинал себя за небрежность (правда, в проклятиях я не силен) и, что важнее, дал себе клятву вдумчиво относиться к каждому своему взлету, начиная с того

момента, как я снимаю аппарат с тормоза. Нельзя просто дать полный газ и беззаботно мчаться в мир грез.

Наконец я рассмеялся и подбодрил себя: «Ладно, парень. Урок усвоен. На первый раз ты прощен».

Между тем (поскольку во время самобичевания я тоже отсутствовал) самолетик совершенно самостоятельно вскарабкалась на высоту 1500 футов*, легла на курс и терпеливо ждала, пока я увижу... И, Бог мой, я увидел!

Теперь, когда мне не нужно было раз за разом сосредоточенно отрабатывать стандартные процедуры... подготовка к взлету, взлет, выход на заданную высоту, подготовка к приземлению, тройная проверка соответствия положения шасси типу посадки, разворот, заход на новый круг, выход на заданную высоту... я наконец разглядел, сколь потрясающе прекрасен мир подо мной!

Я открыл прозрачный фонарь кабины и положил локоть на борт — в точности так, как я делал, когда вел свой первый автомобиль. Ветер со свистом врывается в кабину. Я снова лечу с открытым фонарем — такого не бывало с того лета, когда я сидел за штурвалом биплана «Стремительный», а рядом летел Дональд Шимода в своем «Тревл Эйре».

Обзор из кабины просто идеальный — разве что сзади ничего не видно, но мы ведь туда и не летим. А впереди и по сторонам вид такой, что хочется смеяться от счастья... и поскольку кабина открыта, твой смех разносится ветром на многие мили вокруг.

Малышка если и не забыла, то хотя бы простила мне этот неуклюжий взлет. Я почувствовал, что ей и самой это понравилось — оставить Атлантику позади и лететь в поднебесье в направлении Тихого океана. И еще я понял, что она смирилась с судьбой. У нее ведь нет выбора, кроме как испытать удачу со своим новым пилотом... Бак полон, а поэтому можно расслабиться и просто лететь себе вперед со скоростью 75 миль в час.

— *Если он захочет меня разбить, тут уж ничего не поделаешь.*

Индикаторы приборов демонстрировали полную гармонию... все датчики температуры и давления показывали оптимальные значения и были стабильны, как будто стрелки просто нарисованы на табло. Когда осваиваешь новый самолет, проходит некоторое время, прежде чем ты разберешься, какие показатели приборов означают норму, — и если во

* 1 фут — 30,48 см. — *Прим. перев.*



время трансконтинентального перелета все параметры стабильны, это очень хорошее начало взаимоотношений — как по механическим, так и по человеческим меркам.

Почти через час я взял рычаг газа на себя и начал спуск для посадки на озеро возле моего дома. В очередной раз проговорил список операций: «Это посадка на *ВОДУ*. Левое шасси *ВВЕРХ*, хвостовое шасси *ВВЕРХ*, правое шасси *ВВЕРХ*. По индикатору все шасси *ПОДНЯТЫ* для посадки на *ВОДУ*. Закрылки на двадцать, вспомогательные насосы *ВКЛЮЧЕНЫ*. Это посадка на *ВОДУ*, поэтому все шасси *ПОДНЯТЫ!*»

Теперь это уже стало для меня второй природой: опускаю нос, удерживая скорость 75 миль в час... и вот мы скользим вниз, пронизывая горячий воздух. Перепроверяю себя, произнося вслух: «Шасси *ПОДНЯТЫ* для посадки на *ВОДУ*». Гладь озера начинает стремительно вздыматься нам навстречу — «нырок в землю»... мы словно падаем в море кленового сиропа. Прекращаю падение, потянув на себя рычаг управления самолетом, нос аппарата задирается вверх, скорость снижается, и вот уже мы летим в нескольких дюймах над темными волнами... так держать, Ричард, ничего не делай, только удерживай это идеальное положение, потом «хлюп-хлюп-хлюп» — захлопал киль по верхушкам волн... «сшшшшшш» — зашипели брызги из-под поплавков под крыльями. *'Reu* расслабленно осела в воду и превратилась в скоростной катер, мчащийся со скоростью 30 миль в час.

Легким нажатием на *РУД** удерживаю самолет в режиме скоростного катера и заворачиваю к берегу по большой дуге. Мы поворачиваем направо, поэтому по левую руку от нас вздымается белое облако водяной пыли. Какое же наслаждение, балансируя тягой и рулем, чертить эту безупречную дугу на воде, которую никто, кроме меня, не увидит, а я никогда не забуду... Вот почему мистер Тоуд выбрал этот путь, и вот почему я здесь.

Ни в мире грез, ни в реальном пространстве-времени для многих из нас нет ничего милее, чем образ летающей лодки, бороздящей гладь жидкого снега. И долгое изнурительное обучение искусству пилотирования, и необходимость запоминать бесконечные характеристики оборудования, а также назубок заучивать многочисленные штатные процедуры, вновь и вновь проговаривая их по дороге в продуктивный

* Напомним: *РУД* — это рычаг управления двигателем, он же рычаг газа. — *Прим. перев.*



магазин, — достаточной наградой за все это служат нам вот такие дивные моменты, как сейчас. Именно это мы называем свободой.

При приближении к берегу я чуть сбросил газ, и амфибия с благодарностью отметила: если ее новый владелец не сумел нормально взлететь, то хотя бы посадку совершил нормально. Пока она сбавляла ход, я отжал *РУС* вперед, чтобы хвостовая часть не колотилась о вол-

* Напомним: *РУС* — рычаг управления самолетом. — *Прим. перев.*

ны. И вот мы превратились в катерок для семейного отдыха — корпус глубоко сел в озеро, так что я, протянув руку из открытого фонаря, смог окунуть ладонь в прохладную воду. Закрылки *ПОДНЯТЬ*, вспомогательные насосы *ОТКЛЮЧИТЬ*, радио *ОТКЛЮЧИТЬ*, наушники отключить, ремень отстегнуть, шасси *ВНИЗ!* Зажужжали электромоторы, выпуская и фиксируя шасси... через несколько секунд они нам потребуются, чтобы въехать на пляж. Теперь ручку газа вперед. Взревел мотор, вода резко пошла вниз, и вот уже наши колеса катятся по прибрежному песку.

Разворачиваемся лицом к озеру, становимся на тормоз и переключаем мотор на холостые обороты, чтобы стабилизировать температуру. В памяти быстро мелькают сцены из только что завершившегося полета: этот умопомрачительный нырок в землю, этот долгий поворот на воде, стремительный бег моей маленькой 'Reu по кромке между небом и водой.

Если за дни своей жизни я усвоил хотя бы один урок, вот он: *Пусть ты приобрел весь опыт, который только можно приобрести в этом мире, но если ты не применяешь его, считай, что никакого опыта у тебя нет. Никогда не забывай о том, что знаешь.*

Затем с легким дуновением светлой грусти — зажигание *ВЫКЛ*, главный тумблер *ВЫКЛ*. Коротко вздрогнув, 'Reu прервалась на полуслове: — *Обещай мне, пож...*

Зрителей не было, но если бы кто-то смотрел в это время на мой пляж, то увидел бы пилота, неподвижно сидящего в своем новом аэроплане на берегу безмятежного озера. Две сущности, чье будущее отныне слилось воедино — и общий их путь впереди теряется в непроглядном тумане.



Глава 6



На четвертый день она отдыхала

Вероятно, вы с детства знаете притчу о том, как Солнце поспорило с Ветром:

— До чего же ты нежное и слабое! Вот давай померяемся силами. Я докажу свое превосходство! — бахвалился Ветер.

— Отлично, — ответило Солнце. — Видишь того путника? Давай посмотрим, кто из нас скорее снимет с него пальто.

Ветер рассмеялся над такой пустяковой задачей и стал что было сил дуть на путника, терзая его старую одежду. Но чем яростнее он трепал обветшалое сукно, тем плотнее путник старался завернуться в свое пальтишко. Чем сильнее дул Ветер, тем крепче пальцы человека впивались в спасительную ткань. Нет, никак не получается сдуть с путника пальто.

Наконец Ветер выбился из сил и с протяжным свистом утих. И тогда на путешественника обратило свой лик ласковое солнце...

Нечто подобное произошло сегодня со мной. Дул сильный ветер, и ничто не заставило бы меня взлететь.

На фотографиях не очень хорошо видно, но все же при желании можно разглядеть красно-желтые ленточки под крылом у *SeaRey*. В безветрие они свисают вертикально вниз, а когда ветер разгоняется до 20 миль в час, трепещут, словно в полете, хотя самолет стоит на месте. Что делать?

На одном моем плече сидит ангел:



— Ты пока еще только осваиваешь этот самолет, Ричард, так что неразумно вылетать при ветре сильнее десяти миль в час. Позже, шаг за шагом набравшись опыта, ты сможешь летать и при более сильных ветрах. А пока сиди дома.

Голос с другого плеча:

— Проще пареной репы, дружище! Ты ведь хочешь взлететь в это синее небо! Так лови же момент! Кто не рискует, тот не пьет шампанского! Смелость города берет! Ангелы трусят, и их можно понять: ведь они далеко не так хороши в полете, как ты. Ты у нас бравый летчик-истребитель или кто?

Если бы я несколько лет назад не вступил в клуб «Капитан Цыпа», то мог бы и внять увещаниям дьявола. Однако, вспомнив клятвы, которые я дал при вступлении в этот элитный орден летчиков, а также свой вчерашний неуклюжий взлет, я все же выбрал путь праведности.

* Капитан Цыпа (*Captain Chicken*) — трусоватый персонаж знаменитого аниме-сериала «Жемчуг дракона». — *Прим. перев.*

Но вскоре после того, как я принял это Верное Решение, в небесах раздался отдаленный рокот, становившийся с каждой секундой все громче и громче:



На сцену вышел единственный и неповторимый Кермит Уикс на своем аэроплане *Sikorsky S-39* 1926 года выпуска. Он отработывал свои первые приводнения на этом антикварном аппарате, не обращая ни малейшего внимания на ветер, который так напугал меня!

Да уж, безусловно подобрал время, чтобы я почувствовал себя малень-

ким глупым плаксой! Я с укором взглянул на своего ангела, и тот невозмутимо кивнул:

— *Sikorsky* в девять раз тяжелее, чем *SeaRey*, мой дорогой. Большому летучему кораблю Кермита нипочем бурные волны, которые были бы губельны для твоей малышки *'Rey!*

— Он станет дразнить меня тряпкой, — кисло промолвил я.

— Вполне возможно. Но если Кермит назовет тебя так, спроси, сколько ангелов-хранителей он сменил за свою жизнь — сколько из нас с негодованием упорхнули с его плеча? Знаешь ли ты, как он взлетал в Квиксильвере с протекающими поплавками и вся накопившаяся в них вода мгновенно перетекла в их заднюю часть, едва он оторвался от воды, — и самолет повис в десяти футах над водой носом вверх? А рассказывал ли он о своей замедленной бочке почти над самой землей, когда отвинтившийся болт заклинил элероны на истребителе *Spitfire*? А упоминал ли он тот случай, когда...

— Можешь ли ты, о Ангел, хотя бы сделать так, чтобы сразу после приводнения его мотор заглох от брызг и Кермиту пришлось бы беспомощно болтаться посреди озера, пока на помощь не придет какой-нибудь катер?

— Ричард, — промурлыкал ангел, — мы не роем другому яму, а то сам знаешь...

Остаток дня я присидел дома, мастера приспособление для стояночной блокировки руля. Покончив с этим, я отыскал на кухне пшеничные хлопья и залил их молоком — ужин. А затем я решил написать страницу-другую о том, сколь добродетельным чувствует себя человек



после того, как прислушается к голосу ангела, который отговаривает его от глупого желания взмыть в небо при порывах ветра до 40 миль в час и, возможно, разбить свой новенький аэроплан... Чем я, собственно, сейчас и занимаюсь.

Если за дни своей жизни я усвоил хотя бы один урок, вот он: *Когда мы ориентируемся в жизни на свою наивысшую правду, наш дух катится вверх легко и непринужденно. Но стоит согласиться на что-то меньшее, и колесики нашего скейта выезжают на корявую брусчатку.*

Сегодня на корпусе моей малышки *SeaRey* не появилось ни царапины, а все потому, что, когда на кону стоит ее жизнь, я обычно прислушиваюсь к голосу здравого смысла. И пусть моя рассудительность послужит достойным примером всем бравым летчикам-истребителям грядущих поколений, когда в их руках окажется судьба хрупкого гидро-самолетика.

Надеюсь, что хоть такая польза от моей осторожности будет, ибо мне самому сейчас бесконечно тоскливо сидеть на земле и слушать голос ветра. А ведь мы еще даже не начали свой полет домой.

Глава 7

Все понимают, что сейчас вет-ре-но!



Если вы захотите привлечь внимание пилота, скажите: «Порывы до...», а затем добавьте число вроде сорока. Поймав сосредоточенный взгляд собеседника, вы можете сменить тему и дальше говорить о чем угодно. Контекст не имеет значения. Просто произнесите эту фразу и посмотрите, что получится.

Именно таким вот образом метеорологи завладели моим вниманием — а также вниманием всех пилотов в округе — сегодня, когда объявили, что во второй половине дня ожидаются порывы ветра до 25. Поскольку я новичок на SeaRey, им не пришлось даже говорить «...сорок два...», чтобы я стал похож на оленя в свете фар. «Двадцать пять» — это скорость ветра в морских узлах, поэтому умножаем на 1,15 и получаем 30 миль в час — а это уже должно меня насторожить!

И вот я лихорадочно размышляю:

Если они не ошиблись с прогнозом, то никуда я полететь не смогу — мне будет не под силу даже совсем небольшой перелет до завода *SeaRey*, где я собирался познакомиться с Дэнном Никенсом и полетать с Керри Рихтером... а ведь я уже пообещал, что буду у них. Я Бог знает как надолго застряну здесь в Уинтер-Хейвене под колпаком из ветра. Но поскольку в данный момент скорость ветра составляет всего десять миль в час, почему бы мне не полететь к ним прямо сейчас, вместо того чтобы ждать до завтра.

Сказано — сделано. Через считанные минуты я на берегу: расчехляю кабину и моторный блок, проверяю основные узлы перед полетом, грузу на борт свой багаж.