Амелия Эрхарт

# СЧАСТЬЕ ЛЕТАТЬ



Впервые на русском!

СТФО * АЗБУКА

# Счастье летать
# Амелия Эрхарт

Аннотация
Амелия Эрхарт. Счастье летать
Кочевое детство
Мое знакомство с авиацией
Ликбез для новичков
Летунья по жизни, или Всего понемногу и еще чуть-чуть
На «Дружбе» через Атлантику
Вольными дорогами
Что дальше?
Воздушные перевозки: взгляд изнутри
«Док» Кимбалл
Новые эксперименты
Женщины и авиация
Мы расправляем крылья
О летчицах наших дней
Женщины – пионеры авиации
Легендарные воздухоплавательницы
Небесные тропы будущего
Через Атлантику – в одиночку
Книги о воздухоплавании и авиации, написанные женщинами

Единицы измерения, встречающиеся в книге Вклейка

## Аннотация

*Впервые на русском!*

Книга Амелии Эрхарт «Счастье летать» – одновременно мемуары и вдохновляющий манифест. Это история о пути в профессию легендарной летчицы героической эпохи авиации, первой женщины-пилота, перелетевшей Атлантический океан, популяризатора авиационных профессий среди женщин, одинаково решительно бросавшей вызов высоте, расстояниям и условностям общества.

«Вполне естественно, что не все идет гладко, когда дикой птицей отправляешься в неведомые края и сажаешь машину в непроверенных местах. Но счастье, которое дарят эти странствия, искупает все неудобства…» – писала Амелия Эрхарт, которая всегда просто делала то, что любила больше всего на свете, но ее популярности впору было позавидовать кинозвездам.

«Счастье летать» – классика, которой скоро исполнится сто лет, но об этом мгновенно забываешь, захваченный обаянием личности автора и искрящейся легкостью повество-

вания. Эта книга – послание о мужестве, настойчивости и радости от следования своему призванию, о самосовершенствовании, о счастье открывать новое и восторге от возможности идти собственным путем.

# Амелия Эрхарт
# Счастье летать

Amelia Earhart
THE FUN OF IT

© А. С. Лисицына, перевод, 2026
© Издание на русском языке, оформление.
ООО «Издательство АЗБУКА», 2026
Издательство Азбука®

* * *


Amelia Mrs. Earhart
Strantman
Boston 1928 - may

Амелия Эрхарт

# СЧАСТЬЕ ЛЕТАТЬ

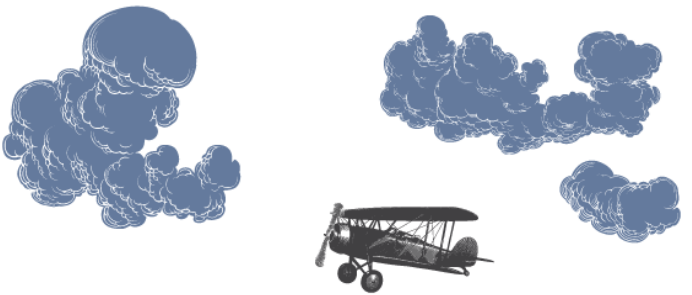


АЗБУКА

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

*Посвящается участницам клуба «Девяносто девять»*

# Кочевое детство



Когда меня начинают расспрашивать о моих занятиях авиацией, можно не сомневаться, что рано или поздно прозвучит непременное: «Ну и, конечно, в детстве ты обожала возиться со всякой техникой?» Откровенно говоря, не слишком, хотя мастерить разные штуки мне и правда нравилось. Как-то раз я соорудила ловушку для соседских кур, которые повадились ходить к нам на участок. Вообще, росла я как самая обыкновенная американская девчонка, с типичными по тем временам интересами и забавами.

И все-таки, оглядываясь назад, я замечаю в тогдашней своей жизни некоторые штрихи, которые, вероятно, сказались в моем увлечении авиацией ничуть не меньше, чем любовь к механическим поделкам. Стоит прежде всего сказать, что мой отец работал в железнодорожных компаниях; мы постоянно куда-то ездили, и меня завораживало это ни с чем не сравнимое ощущение новизны. Вдобавок во мне рано проснулась страсть к всевозможным видам спорта и подвижным играм — даже тем, которые считались слишком опасными и сугубо «мальчишескими». А еще, сколько себя помню, во мне жила тяга к эксперименту — хотя, возможно, это непосредственно связано с упомянутым выше: вечно мне хотелось попробовать что-нибудь новенькое. Все эти особенности пунктиром проходили через мои юные годы до встречи с миром авиации.

Но начну с начала.

Мы с сестрой всегда заслушивались маминими рассказами о ее детстве. От них веяло какой-то далекой, загадочной стариной: это приключилось «тысячу лет назад, когда мама была маленькой», говаривали мы. И вот теперь, когда я решила набросать очерк своей собственной жизни, это ребяческое выражение, по-моему, как нельзя

лучше подойдет для зачина.

Итак, я появилась на свет тысячу лет назад в городке Атчисон, штат Канзас. Дом принадлежал моим бабушке и дедушке с материнской стороны. Родители в ту пору бывали там только наездами. Что касается дедушки, то он в свое время занимал пост судьи окружного суда и другие солидные должности, но к моменту моего рождения давно отошел от дел. Бабушка Амелия, в честь которой меня и назвали, происходила из семьи квакеров и до Гражданской войны жила в Филадельфии. Ее отчий дом с видом на старинную церковь Христа стоит там по сей день. Мне кажется, на Среднем Западе она по-настоящему так никогда и не освоилась: в ее речах нет-нет да и проскальзывали намеки на то, что Атчисон ее родине и в подметки не годится (утверждение это, конечно, так и осталось недоказанным).

В Канзас она приехала, когда это еще был дикий, необжитой край. Только-только построили железную дорогу. Вдоль полотна штабелями громоздились бизоньи кости. В городе тут и там попадались закутанные в одеяла индейцы, которые, как рассказывала бабушка, толпой обступали ее, когда она ходила за покупками на рынок. Они снимали крышку с ее корзинки,

заглядывали внутрь, щупали материю ее платья. Природное любопытство беззлобных туземцев она — тогда молодая домохозяйка — принимала за угрозу и всякий раз не на шутку пугалась.

Ко времени моего детства индейцев в городе и окрестностях уже не осталось, хотя я упорно не оставляла надежды их увидеть. Их кормильцы — бизоны, тоже канули без следа (если не считать таковым полусгнившую накидку из шкуры этого животного, на которую я наткнулась как-то в амбаре). Канзас лишился своего мохнатого своеобразия.

Скажу еще о бабушке и дедушке по папиной линии. Оба пенсильванцы. Дед был лютеранским пастором. Я смутно помню его высокую худощавую фигуру и тонкие, изящные руки. Бабушку я не застала.

Начальное образование я получила в частной подготовительной школе в Атчисоне. На зиму меня отдавали бабушке Амелии. Учитывая, что ребенком я наверняка была несносным, даже не представляю, как она меня терпела — пусть и всего несколько месяцев в год. Ходить в школу мне, подобно многим несносным детям, нравилось, правда среди учительских любимчиков я никогда не числилась. Уже в раннем возрасте

я приохотилась к книгам: возможно, благодаря этому взрослые как-то мирились с иными моими причудами. У нас была отличная домашняя библиотека, и, едва выучившись читать, я стала проводить массу времени наедине с собой, никому не мешая. Вальтер Скотт, Диккенс, Джордж Элиот, Теккерей, старые детские журналы *Harper's Young People* и *The Youth's Companion,* на которых воспитывались еще мои родители, — ничто не укрывалось от моих цепких глаз и рук, даже совсем допотопные книжки вроде историй о путешествиях доктора Синтаксса. На полках не было свободного места. Встречалась там и специфическая «литература для юношества» полувековой давности: все эти повестушки о пай-мальчиках и девочках, неизменно торжествующих над нерадивыми сверстниками.

Сегодня я если и перечитываю что-то из тогдашнего, то обычно бываю разочарована. В книгах ли дело или во мне самой — не знаю. Наверное, мои чувства сродни тому, что испытывает пожилой господин, когда после многолетнего отсутствия возвращается на родину и решает отведать «ту самую» черешню — упоительное лакомство своего детства. На поверку, конечно, оказывается, что она ничуть не вкуснее любой другой, испробован-

ной им на чужбине. Эта истина ясна всякому, кто разменял четвертый десяток. Не хочу, впрочем, сказать, что ради постижения столь нехитрой мудрости надо спешить поскорее перешагнуть этот рубеж.

С книгами я не расставалась. Глотала одну за другой; к тому же мама постоянно читала нам с сестрой вслух. Это настолько вошло у нас в привычку, что, когда наставала пора садиться за уроки, мы делали их по очереди: одна корпела над тетрадками, а вторая отвечала за чтение вслух.

Ребенком я думала, что папа уж точно читал все книги на свете, а стало быть, всё на свете знает. Настоящий ходячий словарь, он мог дать определение самого каверзного слова и посрамлял все наши попытки поставить его в тупик. У меня до сих пор хранится папино письмо ко мне, которое начинается обращением: «Милый мой параллелепипед!» Помню, тут же побежала искать, что значит мудреный термин.

Был у папы и другой талант: он совершенно уморительно читал вслух вещи вроде «Записок Пиквикского клуба». А еще придумывал разные истории с продолжением, которыми развлекал нас не одну неделю, — в основном о приключениях на Диком Западе, причем главным их

героем неизменно становился он сам. В таком примерно духе:

Глава девятнадцатая…

Вдруг из-за пригорка раздался выстрел. Мой товарищ встал с кольтом на изготовку.

– Мы окружены, – сказал он.

– Взгляни-ка туда, на дорогу! – крикнул я. – Люди шерифа уже близко. Надо продержаться до их прихода.

Тут прогремел еще один выстрел, и я повалился на землю.

– Они подстрелили меня, дружище, – простонал я.

Несколько испуганных «ах» в аудитории.

— Мистер Эрхарт, они и правда вас убили?

— А то! — серьезно отвечал отец. — Но я протянул еще несколько минут. Успел перед смертью узнать, придет ли отряд шерифа на выручку моим товарищам. Но об этом в следующей главе.

Отец то погибал от пули, то лишался руки или ноги, чем приводил в замешательство бесхитростную соседскую детвору.

Иногда по выходным он разыгрывал эти вестерны вживую, приглашая всех желающих

присоединиться. Себе папа отводил роль индейского вождя или главного следопыта. Начинались бесконечно увлекательные сражения и перестрелки. После одной такой лихой погони у отца на всю жизнь осталась на носу отметина: по «сценарию» он преследовал одного из соседских ребят, и тот в горячке попытался закрыть раздвижную амбарную дверь как раз в тот момент, когда «вождь» просунул голову в щель.

Других амбаров, кроме этого, стоявшего на нашем участке в Де-Мойне, и амбара моей бабушки, мне видеть не доводилось. Но для городского ребенка даже это было редкостным везением.

Увы, в те годы многие из моих любимых занятий считались «неподобающими» для девочки. Сидеть с книжкой никто не запрещал, но на физическую активность смотрели косо. А я увлекалась теннисом и баскетболом, гоняла на велосипеде, бросалась играть в любые подвижные игры на открытом воздухе. К сожалению, никто не объяснял мне, как делать это правильно, потому уровень мой так и остался глубоко любительским. Тогда еще не стало нормой учить подростков грамотно заниматься физкультурой. А ведь все это доставляло мне такое удовольствие! При наличии хорошего наставника из меня могла бы полу-

читься куда более ловкая и умелая спортсменка. Я же просто весело проводила время — и в итоге усваивала ошибочные навыки.

Расскажу для примера о своем опыте верховой езды. Соседи держали жеребца, которого мы с сестрой подкармливали рафинадом и другими сладостями. Забраться на него мы не могли, слишком уж он был высокий и гладкий. Но меня одолевало желание покататься на живой лошади, и вот однажды, когда перед нашим домом остановился упитанный тяжеловоз со своей поклажей, я не устояла против соблазна вскарабкаться ему на спину. Ступила на бортик тротуара, затем на оглоблю, и так залезла. Потом, правда, кому-то пришлось меня снимать, но я с тех пор спала и видела, как бы повторить это приключение. Мечта сбылась благодаря знакомству с двумя девочками, чей отец был хозяином мясной лавки. Иногда, в отсутствие срочных заказов, они разрешали мне покататься на рабочих лошадях, служивших для развозки. Животные были в летах и не очень-то годились для спортивных целей. И только один толстоногий гнедой явно не забыл проказ своей молодости: с изумительным упорством он без всякой видимой причины брыкался и хорошенько меня подбрасывал. Я была

вне себя от восторга.

Бабушка этих моих стремлений не одобряла. Ума не приложу почему. Мама ведь в юности была знатной наездницей. Но, наверное, бабушке это стоило слишком многих седых волос и нервных клеток. Напрасно я твердила, что в амбаре пропадает куча места (занято было только одно стойло, где квартировала буянистая черно-белая корова). Мне дали понять, что если я люблю животных, то лучше ограничиться общением с двумя очень покладистыми — чугунными — собаками в палисаднике.

Летом мы, как принято у жителей Среднего Запада, отправлялись куда-нибудь на озеро. В нашем случае — в Миннесоту. Именно там произошла моя встреча с еще одной лошадью. То был индейский пони, лет двенадцати, но вполне бойкий. Стоило подкупить его печеньем, и он делался как шелковый. Седла, правда, не было, так что наше с сестрой «катание» нередко превращалось в обычную пешую прогулку. Однажды сестренка зацепилась за яблоню и упала с крупа — шрамы у нее остались до сих пор. Только годы спустя, начав брать нормальные уроки верховой езды, я поняла, до чего неправильно мы тогда всё делали.

Физическому воспитанию мальчиков по сей день уделяется несопоставимо больше внимания. Они могут в свое удовольствие заниматься самыми разными видами спорта и посещать секции, куда доступ большинству их сверстниц заказан. Подчас это попросту отбивает у школьниц тягу к физкультуре, а если такое желание и остается, реализовать его бывает затруднительно. Лишь с поступлением в университет у девушек появляется возможность полноценно участвовать в спортивной жизни.

Дело тут, конечно, не только в том, что девочки не получают толковой спортивной подготовки и не имеют необходимых условий для тренировок. Помехой служит и сама одежда: юбки и каблуки (а куда без них взрослеющей леди?) изрядно стесняют свободу движений. Да и с точки зрения прочности женские наряды заметно уступают мужским, так что барышням приходится постоянно следить, как бы их не порвать.

Не меньше, чем неудобная одежда, сковывают нас консервативные взгляды. Общество привыкло с подозрением относиться к любой девушке, которая решается попробовать что-нибудь новое или необычное (стереотип, унаследованный от эпохи, когда женщин считали существами

безнадежно ущербными). Но действительно ли «слабый пол» физически непригоден к спорту? Время покажет. Похоже, что, несмотря на прогнозы скептиков, теннис, гольф, верховая езда и многие другие дисциплины вовсе не опасны для женского организма — конечно, при должном уровне подготовки.

Когда я неслась из школы домой и влетала на участок, перепрыгивая через забор, бабушка не могла смотреть на это спокойно. «Ты даже не представляешь… — сказала она мне как-то раз. — Ведь я в твои годы разве что обруч по дорожкам катала. Какие уж там спортивные игры!»

Мне стало неловко за свои манеры, и несколько дней кряду я исправно ходила кругом — через калитку. Будь я мальчишкой, мои ухватки, скорее всего, ни встретили бы никаких возражений. Я не утверждаю, что девочки чуть не с пеленок должны бегать на тренировки. Но если бы их вовремя учили владеть своим телом, то физическая активность доставляла бы им больше радости и они могли бы заниматься спортом, не рискуя навредить себе и не шокируя старшее поколение.

Спору нет, старшие пекутся о нашем общем благе и порой просто не могут не возмутиться замашками молодежи. Только вот самой мо-

лодежи в таком случае приходится несладко. Говорю это со знанием дела. Вышло так, что мы с сестрой стали первыми в городе обладательницами тренировочных костюмов. Надевали мы свои обновки по выходным, когда шли играть на улицу, и казались себе жутко «спортивными» и «раскрепощенными», — и вместе с тем нас не оставляло чувство, что на фоне девчушек, порхающих вокруг в своих юбочках и платьицах, мы выглядим какими-то «не такими». Человеку, плохо знакомому с женской модой двадцатипятилетней давности, не понять, сколь рискованным и вызывающим было наше поведение.

Девочкам ведь не полагалось разгуливать в штанах. Неприличным считалось также кататься на санках, лежа на животе. Вспоминая теперь все эти нелепицы, я ощущаю себя каким-то динозавром. А между прочим, предосудительный метод катания, неподобающий юной леди, однажды практически спас мне жизнь.

Я летела по крутому ледяному склону, как вдруг с боковой дороги мне наперерез выскочила тележка старьевщика, которую тянула лошадь с громадными шорами. Свернуть я не могла, слишком уж скользкая была горка. Я закричала что есть мочи, но возница не услышал. Через мгно-

вение — я не успела даже опомниться — санки проскочили под брюхом лошади и помчали меня дальше. А ведь катайся я сидя, столкновения было бы не избежать, и тогда — одно из двух: пострадали бы либо моя голова, либо лошадиные ребра (скорее второе).

Приблизительно к этому времени относится мое письмо к отцу, в котором я просила о рождественском подарке для нас с сестрой. Звучало оно примерно так:

> *Милый папочка!*
>
> *В этом году нам с Мюриэл очень хотелось бы получить футбольные мячи. Ну пожалуйста! Они очень нам нужны, а бейсбольных мячей и бит у нас уже достаточно…*

Скоро подоспело Рождество, а с ним и желанные мячи. Помимо них, сестра с гордостью вытащила из-под елки небольшую игрушечную винтовку 22-го калибра: сама выклянчила ее у родителей. Вот только вволю насладиться своими трофеями мы не могли. Трудно от души резвиться, когда понимаешь, что взрослые, которых любишь больше всего на свете, твоих забав не одобряют.

А с винтовкой вышло так. Пару дней мы развлекались стрельбой по бутылкам, расставленным на заборе в конце участка, а потом игрушка загадочным образом исчезла. Некоторое время спустя ее извлекли из неведомого тайника со словами, что маленьким девочкам негоже направо и налево палить из ружья, — чем нам и объяснили произведенную конфискацию.

Получив свое имущество назад, сестра нашла ему новое применение: стала отстреливать крыс в одном на редкость густонаселенном сарае. На более крупную дичь ни она, ни я в жизни не покушались.

Хотя, если подумать, кое-какими успехами по этой части я все же отметилась в шестилетнем возрасте. Даже ловушку сама смастерила. Приспособила для этого пустой ящик из-под апельсинов, с откидной крышкой. Ящик клался набок, а крышка торчала сверху вроде козырька и подпиралась палкой. К крышке была привязана длинная веревка, второй конец которой я сжимала в руке, притаившись за деревом. Стоило мне потянуть за веревку, как палка отлетала в сторону и крышка захлопывалась, причем благодаря заботливо прилаженным толстым резинкам отлично держалась в таком состоянии.

Какую же добычу я подкарауливала в своей засаде? Самых обыкновенных кур. (Мы с сестрой на своем выдуманном языке называли их «колобрушками».)

Соседские куры, видите ли, завели привычку соваться к нам на участок и топтать нашу лучшую клумбу. Родительские протесты успеха не возымели, и тогда я решила взять дело в свои руки и по очереди изловить преступниц. Насыпав вокруг и внутри своего капкана хлебных крошек, я благополучно заманила туда одну заблудшую особь. Сколько же было кудахтанья, сколько пуха и перьев, когда ошарашенная птица затрепыхалась в клетке! Мне было жутко и весело одновременно. Не это ли чувствует матерый охотник, когда ему удается заарканить бешено несущегося слона?

Я рванула в дом.

— Мама, мама! Я поймала одну из этих негодных кур! — задыхаясь, выпалила я. — Что мы с ней сделаем?

— Странный вопрос, — ответила мама, выслушав рассказ о моем подвиге. — Отдадим хозяевам, конечно. Ты же понимаешь, оставить ее себе — все равно что украсть.

Какой удар! Так бесславно окончилась моя

дерзкая операция, оставив по себе лишь счастливые воспоминания.

Жили мы, пока я училась в начальной школе, в основном в Атчисоне. Золотые деньки! Мы не только набирались уму-разуму за партами, но и без конца во что-то играли, ездили на пикники, устраивали битвы грязевыми снарядами и походы вдоль обрывистых уступов над долиной Миссури. С особым азартом обследовали мы немногочисленные пещеры в тамошних песчаниковых скалах, и не было для нас ничего увлекательнее этих экспедиций.

Однажды наш бравый маленький отряд встал перед проблемой: как застолбить за собой особо ценные пещеры и оградить их от посторонних?

— Давайте повесим табличку с отпугивающей надписью, — предложил кто-то.

— Ага. «Не влезай, убьет!» Достаточно устрашающе, по-моему.

— А как это пишется?

— «Не в-л-и-з-а-й».

— Не-е. Мне кажется, «в-л-е-з-а-й».

— Почему? Ведь проверочное слово — «л-и-з-а-ть»!

— Слушайте, давайте в одних местах напишем так, а в других этак, — нашелся среди нас

арбитр.

Могу себе представить, до чего зловеще выглядели эти таблички!

Необычайной притягательностью обладала для нас и сама река. В ее желтоватых глубинах бурлили могучие, грозные водовороты. Капризная стихия методично подтачивала береговые склоны. Правда, вплотную к берегу мы ни разу не подходили, но некоторые из нашей компании смутно помнили паводок 1903 года: вода тогда поднялась до самых крыш, снесла несколько мостов и разлилась по низинам, насколько хватало глаз.

Одна из самых захватывающих игр нашего собственного изобретения называлась «Экипаж». Мы устраивались в бабушкином амбаре и совершали воображаемые путешествия на отслужившей свое старенькой повозке. Большой удачей было, что по соседству жили двое закадычных друзей, которые вечно фонтанировали идеями и с радостью включались в игру. Вместе мы колесили по городам и весям и переживали самые невероятные приключения, даже не выходя на улицу.

Лошади вяло трусили по дороге, утом-

ленные суточным переходом…

– Разве не пора нам уже прибыть в следующий город? – небрежно вопрошает один из пассажиров.

– Если с пути не сбились, к ночи доберемся, – угрюмо отвечает возница.

(Все делают вид, что старательно изучают окружающий ландшафт.)

– Надо свериться с картой. Что-то я не узнаю этих мест, – услужливо раздается с левого заднего сиденья.

– И я тоже таких болот не припомню, – подхватывают с переднего. – Да и жилья вокруг не видать. Как бы нам не попасть в беду…

– Смотрите! ЧТО ЭТО ТАМ ВПЕРЕДИ?!

Бог весть какие кошмары нам мерещились. Одно знаю наверняка: никакие ужасы реальной действительности не способны напугать меня так, как пугали тогда порождения детской фантазии — недобрые тени, призрачно таившиеся в темных углах сеновала или норовившие подкрасться к нам по скрипучей лестнице из хлева.

Еще мы с ребятами сложили во дворе кирпичную печку и по выходным не упускали случая

приготовить что-нибудь вкусненькое. Фирменным нашим блюдом, как сейчас помню, была глазунья. С крылечка то одного, то другого дома родные подкидывали нам идеи по составлению меню. Всерьез кулинария меня тогда не прельщала, а вот кашеварить в игровой форме было интересно, и, пожалуй, именно отсюда проистекают более поздние мои поварские эксперименты.

Заключались они в попытке изобретения новых рецептов. Не щадя терпения хозяйничавших на кухне женщин, я самозабвенно колдовала над варевом из каких-нибудь кукурузных листьев или стручков гороха, мечтая сотворить что-нибудь оригинальное и притом съедобное.

В последующие годы мне довелось узнать, что подобные ингредиенты отнюдь не столь экзотичны. Оказалось, самые разные дары природы, о которых я даже не подозревала, входят в повседневный рацион не одного, так другого народа.

Впрочем, один предмет моих гастрономических исканий все же был уникален. С раннего детства я регулярно посещала службы в епископальной церкви и училась в воскресной школе. И конечно, библейский рассказ о том, как Господь ниспослал сынам Израилевым манну небесную,

произвел на меня неизгладимое впечатление. Отчетливо (как мне казалось) представляя себе вкусовые качества этого продукта, я извела порядочно времени, муки и сахара в потугах его воссоздать.

Стоит ли говорить, что из моих рук так и не вышло сколько-нибудь удобоваримого аналога Божественной пищи. Но я была твердо уверена, что выглядеть она должна как маленькие белые булочки, нечто среднее между воздушной сдобой и нежнейшим белковым бисквитом. Может статься, когда я уйду из авиации, то вернусь к этим опытам. Нужно только довести до ума состав теста — и колоссальный спрос обеспечен.

Школу мы любили, но когда на время очередной папиной командировки выдавалась передышка в занятиях, не скрывали ликования. Отец по большей части служил в разных железнодорожных компаниях и, если ему предстояла более-менее длительная поездка, брал с собой всю семью. Насколько я могу судить, эти периодические вылазки — то в Калифорнию, то куда-нибудь еще — никак особенно не отражались на нашей успеваемости. Думаю, путешествия дали мне не меньше, чем учеба. Целым приключением было ехать в персональном вагоне, куда ты мог

пригласить друзей и разделить с ними радость дорожных впечатлений и угощений. Конечно, такой вагон нам выделяли далеко не всегда, но это случалось. Я и билет на поезд-то впервые купила только в шестнадцать лет, и до сих пор еще это кажется мне диким. Возможно, как раз усвоенные с детства вольные привычки способствовали тому, что я столь энергично включилась в развитие пассажирской авиации.

Пока отец работал в железнодорожных компаниях, мы часто переезжали из города в город: Канзас-Сити, Де-Мойн, Сент-Пол, Чикаго. Пусть мы и не обрастали прочными связями, зато учились быстро приноравливаться к новой обстановке. Я никогда не жила в одном и том же месте дольше четырех лет и поэтому, когда случайный знакомый говорит мне: «Мы с вами земляки», обязательно уточняю, что за населенный пункт он имеет в виду.

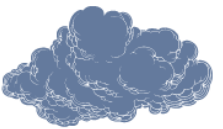
В старших классах я сменила по меньшей мере шесть разных школ, но умудрилась одолеть финальный этап среднего образования за положенные четыре года. Последней в этой череде стала чикагская школа «Гайд-парк». Там мне и выдали аттестат.

Мальчики ко мне, помнится, особого интере-

са не проявляли, но не сказать, чтобы меня это сильно расстраивало. Один минус: из-за дефицита постоянных кавалеров я не так активно занималась танцами, как мне бы того хотелось. Вообще, танцы, на мой взгляд, приятнейшее времяпрепровождение. Я большой их поклонник, и в числе самых дорогих моих реликвий — три нотных сборника, доставшихся моей бабушке, когда она была еще девочкой: популярные танцевальные мелодии тех лет и романсы.

# Мое знакомство с авиацией





После выпуска из школы (где я чрезвычайно увлеклась химией и физикой) я сделала примерно годичный перерыв в учебе, а затем поступила в колледж Огонца под Филадельфией. На втором курсе во время рождественских каникул я поехала навестить сестру, которую приняли в колледж Сент-Маргарет в Торонто, — и там впервые поняла, что такое война. Вместо новенького обмундирования и духовых оркестров моим глазам предстали страшные плоды четырехлетнего мирового побоища: люди без рук и ног, парализо-

ванные, слепые.

Как-то раз навстречу мне попались четыре одноногих сразу. Я смотрела, как они друг за другом ковыляют по улице…

— Мам, я хочу остаться здесь и помогать в госпитале, — сказала я, вернувшись домой. — Не могу я теперь думать об учебе. Невыносимо осознавать, что я не приношу никакой пользы!

— В таком случае тебе придется бросить колледж, — ответила мама.

Мне было все равно. Я оставила мысль о продолжении образования и решила пойти в санитарки. Попыталась оформиться через американский Красный Крест, но что-то не заладилось с документами. В итоге я несколько месяцев — до самого конца боевых действий — проработала в одном из военных госпиталей Торонто.

Круг обязанностей санитарок был практически неограничен: начиная от мытья полов и заканчивая игрой в теннис с выздоравливающими. Раненые ласково называли нас «сестричками», а мы сбивались с ног, стараясь никого не обделить вниманием.

— Сестричка, ты мне спину не почешешь? Нет сил моих уже валяться на этой койке.

Или:

— Не принесешь мне мороженого? Что-то рисового пудинга сегодня не хочется.

Дежурили мы с семи утра до семи вечера, с двухчасовым перерывом на обед. Чаще всего я была занята на кухне, где готовила еду для раненых с особым режимом питания, а позже меня допустили до работы в аптечном пункте, так как я немного разбиралась в химии. Хотя, вероятно, решающую роль тут сыграли не мои скромные познания, а то, что мне можно было без опасений доверить запасы медицинского спирта.

Когда до Торонто докатилась эпидемия гриппа, я вызвалась помогать. Меня одну из немногих отобрали для дежурств в ночную смену и перевели в отделение пневмонии. Задача моя состояла в том, чтобы обходить переполненные палаты и разливать из ведерок микстуру.

Примерно тогда же, в начале 1918 года, я впервые заинтересовалась авиацией. Раньше я видела парочку самолетов на окружных ярмарках, но теперь могла любоваться ими сколько душе угодно: вокруг города было несколько тренировочных аэродромов, где проходили подготовку военные. Гражданские, естественно, довольствовались ролью зрителей. Но я все свободное время торчала у взлетной полосы и жадно впитывала каждую

мелочь. Помню, как обжигало лицо снежным вихрем от винта очередного самолета, поднимавшегося в воздух на лыжах.

И вот наконец известие о подписании перемирия, завершившего войну. Что это был за день!

Фабричные гудки, пожарные сирены, свистки и крики не смолкали ни на минуту. Не ходил никакой транспорт, и в центр можно было попасть только пешком. На улицах Торонто было не протолкнуться. Автомобили едва могли проехать, а трамваи пускать даже не пытались: транспортная компания убедилась, что это безнадежная затея. Парни бегали с огромными ситами и обсыпали девушек мукой.

— Эгей, детка! Войне крышка! — Хлоп! И красавица вся белая, как снеговик. Почтенные, казалось бы, граждане водили хороводы и срывали друг с друга шляпы. И ни одного серьезного слова благодарности тем, кто жертвовал собой, среди всей этой кутерьмы не прозвучало…

Под финал моей непродолжительной медицинской карьеры я и сама угодила на больничную койку. Сказалось, видимо, что, работая по ночам, я еще и днем пыталась жить нормальной жизнью. В общем, я подцепила какой-то вирус, и он не упустил случая поселиться у меня в гайморо-

вых пазухах (это такие хитрые кармашки внутри верхней челюсти). Последовал ряд небольших операций и довольно долгий восстановительный период. Это время я провела частью в Нортгемптоне (сестра училась там в колледже Смит), частью на озере Джордж. В «Гемпе» я окончила курсы автомехаников, благодаря которым приобрела начатки знаний по ремонту двигателей.

Но поскольку я теперь горела желанием посвятить себя медицине, то отправилась в Нью-Йорк и поступила в Колумбийский университет. Дабы приблизить свою мечту о профессии эскулапа, я засела за мудреные врачебные науки, а в качестве приятного довеска записалась на курс французской литературы. Несмотря на напряженную учебу и безденежье, моя жизнь вовсе не была лишена привычных радостей. Тем более что в Нью-Йорке студент при желании может многое себе позволить, даже если в карманах у него пустовато. На галерке Карнеги-холла, поверьте, вовсе не так уж неудобно (главное — привыкнуть к запаху чеснока). Там, примостившись на ступенях, я прослушала немало хороших концертов. А парк Палисейдс на другом берегу Гудзона оказался вполне подходящим местом для спортивных походов, причем билет на паром через

реку стоил всего несколько центов.

В ту пору я, судя по всему, производила впечатление весьма крепкой барышни. Как-то раз во время очередной спортивно-туристической вылазки в Палисейдс мы с подругами заглянули в небольшой магазинчик, купить себе на обед сэндвичи. Человек за прилавком, оглядев четыре наши фигуры, заключил:

— Поди ж ты, девицы-то небось прям с фермы!

На самом деле ни одна из нас на ферме отродясь не бывала, но продавец, очевидно, не привык, чтоб люди из города добровольно проводили выходные так, как мы.

Студенткой я досконально изучила секретные подземные коридоры, соединявшие университетские корпуса. Обследовала, наверное, все углы и закоулки. Я залезала на колени к позолоченной статуе, что украшает лестницу, ведущую ко входу в библиотеку, и не упускала случая взобраться на купол библиотечного здания. И не просто купол, а самый его верх.

Этот опыт пригодился мне несколько лет спустя, когда я на какое-то время вернулась в свою альма-матер. Дело было в 1925 году. Как раз ожидалось солнечное затмение, и я сообразила, что лучшей видовой точки, чем купол универси-

тетской библиотеки, не найти. И вот мы стоим там с одним известным биологом и глядим на трубящего архангела на крыше собора Иоанна Богослова. В тот час, пожалуй, никто в мире, кроме нас троих, не любовался плясками лунной тени с такого выгодного ракурса.

Еще одно солнечное затмение в своей жизни я наблюдала с воздуха, в 1924 году. Эта удивительная космическая ночь настигла меня, когда я летела над калифорнийским побережьем близ острова Санта-Каталина.

Что до моего умения ориентироваться в упомянутом подземном лабиринте, то оно пока остается невостребованным. Впрочем, это справедливо почти для всего, чему мы учимся в университете.

Мне хватило нескольких месяцев, чтобы осознать: идеальный врач из меня вряд ли получится. Изучать медицину, особенно экспериментальную, было интересно, но рисовавшиеся в уме картины практического врачевания вгоняли меня в тоску. Например, я представляла, как сижу у постели ипохондрика и прописываю безобидные сахарные пустышки.

«Принимайте вот эти таблетки, — слышала я свой профессиональный голос, — и боль в колене перестанет вас беспокоить».

Меня коробило от нелепости и фальши этой воображаемой терапии. Тогда я не понимала, что исцелить человека, который страдает душевно, — задача не менее трудная, чем вылечить телесный недуг, пусть даже методы при этом используются разные.

Но в молодости мы склонны принимать судьбоносные решения по мотивам, которые впоследствии могут показаться не более чем прихотью. Так вот и я в какой-то момент оставила помыслы о докторском халате и, поддавшись уговорам родителей, перебралась к ним в Калифорнию.

Уезжая из Нью-Йорка, я, правда, не думала расставаться с медициной как таковой: чистая наука меня по-прежнему привлекала. Однако завязать отношения с университетами западных штатов я не успела. Авиация захватила меня раньше. Пробудившийся в Торонто интерес взял свое, и вскоре я уже не пропускала ни одного выступления виртуозов небесной акробатики в Лос-Анджелесе и окрестностях. С собой я таскала папу и с его помощью пыталась как можно больше разузнать о полетах. И с каждым днем мне становилось все интересней.

Однажды мы отправились на авиационный праздник в Лонг-Бич.

— Пап, а ты не мог бы узнать вон у того офицера, сколько времени занимает летная подготовка? — спросила я, показывая на молоденького пилота в военной форме.

— Насколько я понял, общего для всех правила нет, — доложил мой дорогой родитель, после того как навел справки. — Но похоже, что в среднем от пяти до десяти часов.

— А спроси, пожалуйста, сколько стоят уроки, — не унималась я.

— Говорят, тысячу долларов. Но к чему тебе все это?

Я и сама толком не знала. Но упорно продолжала изводить несчастных летчиков такими вот расспросами через посредника. Нутром я уже чувствовала: мой первый полет не за горами.

Впервые в жизни я поднялась в воздух с летного поля в одном из предместий Лос-Анджелеса. Собственно, то был обыкновенный пустырь на бульваре Уилшир, затерянный среди нефтяных скважин. Катавший меня пилот с тех пор прославился как один из величайших деятелей скоростной авиации. Зовут его Фрэнк Хоукс, и по числу рекордов скорости он не уступает никому в мире.

Едва мы оторвались от земли, я поняла, что

сама должна летать. Вдалеке я увидела океан, а вершины Голливудских холмов, точно старые знакомые, подмигивали мне через борт кабины.

— Знаете, я тут подумала… Мне хотелось бы научиться летать, — как бы невзначай сообщила я домашним в тот вечер. Я прекрасно знала, что просто умру, если мое желание не исполнится.

— Почему бы и нет, — отозвался папа, вторя моему непринужденному тону. — Когда ты намерена приступить?

Я сказала, что дам ему знать, как только уточню кое-какие детали. Мама тоже как будто не возражала.

Полноценных авиашкол в то время не существовало; обучением чаще всего занимались летчики-фронтовики. Уже через несколько дней я записалась на уроки и, явившись домой, предложила родителям их оплатить.

— Так ты что же, всерьез? — удивился отец. — Я-то думал, ты говорила чисто гипотетически. Мы не можем себе позволить такие траты.

Мне стало ясно: может, до того папа и считал мою затею удачной, но сейчас, когда дошло до дела, уже не готов ее поддержать. Он явно решил, что я тут же выкину эту мысль из головы, если мне не дадут денег. Но я была настроена реши-

тельно — и вскоре, ради возможности платить за вожделенные уроки, нашла первую в своей жизни работу: устроилась в телефонную компанию.

Дома я теперь почти не бывала. Всю неделю работала, а по выходным пропадала на загородном аэродроме. На дорогу уходило больше часа: сперва до конечной остановки на трамвае, затем несколько миль пешком по пыльному шоссе. В те годы брюки и кожаные пальто были самой удобной одеждой для женщин. Аэродромы чистотой не отличались, да и в кабину забираться было неудобно. Так что летчики из практических соображений предпочитали полувоенную одежду. И я, чтобы не слишком выделяться, взяла на вооружение тот же стиль.

Шагаю я как-то раз по тому самому шоссе. Вдруг останавливается попутка, и водитель любезно предлагает меня подвезти. Мой костюм вкупе с местом назначения позволили ему без труда угадать, куда и зачем я направляюсь. В машине сидела маленькая девочка. Убедившись, что я и вправду занимаюсь авиацией, она страшно оживилась:

— Но ты не похожа на летчицу. У тебя длинные волосы.

В тот период я украдкой, дюйм за дюймом,

подреза́ла волосы, но коротко остричься не решалась, дабы не привлекать ненужного внимания. На дворе был 1920 год. Женщина-пилот — это само по себе казалось странным. Поэтому я старалась хотя бы внешне выглядеть «нормально» и не давать лишних поводов для критических замечаний, которые люди вечно отпускали насчет поведения.

Учеба летному ремеслу в моем случае порядочно растянулась во времени. Ничего не попишешь: хочешь летать — плати, а чтобы платить, нужно зарабатывать. Но когда дело дошло наконец до моего первого полета в одиночку, волнения не было и в помине. Похоже, сказались как-никак наработанные за эти месяцы навыки. Я поднялась на 5000 футов[1], немного порезвилась в воздухе и вернулась на поле.

— Как ощущения? — начали меня расспрашивать, когда я приземлилась. — Страшно было?

— Я за тебя болел, орал во всю глотку, — признался один из летчиков.

Мне стало неловко. Я же не сделала ничего особенного. Мой первый одиночный полет прошел как любой другой, за исключением на редкость

---

**[1] Примечания: 1**

В тексте оставлены оригинальные единицы измерения. Полный их список приводится в конце книги. — *Примеч. перев.*

неумелой посадки.

— Да уж, гордиться нечем. Хорошо хоть села паршиво, — съязвил другой пилот. — А в остальном двойка тебе. Нормальный новичок ведь как должен себя вести? Он должен адски бояться снижения и не заходить на посадку, пока не останется ни капли горючего!

После того как я доказала, что в состоянии летать самостоятельно, мама решила пойти мне навстречу и помогла купить небольшой подержанный биплан. Других экземпляров у его создателя на тот момент не было, и мы договорились, что будем пользоваться им по очереди. Мне предоставлялось бесплатное место в ангаре, а конструктор сохранял за собой право заимствовать свое детище для демонстрационных целей. Так как у нас обоих было неважно с деньгами, а самолетик мы оба нежно любили, такая схема оказалась очень удачной. В кабине этой машины и некоторых других, на которых удавалось иногда полетать, я провела много часов.

Мама, может, за меня и беспокоилась, но виду не подавала. И для меня это стало лучшей помощью (не считая, конечно, маминого финансового вклада). Вообще поддержка со стороны родных и близких, хоть я тогда и не осознавала ее значе-

ния, — ценнейшая опора для летчика-новичка.

По прошествии года я получила корочки от Международной авиационной федерации *(Fédération Aéronautique Internationale)* — единственный существовавший тогда тип летной лицензии. Мама к тому времени настолько прониклась моим увлечением, что наверняка не отказалась бы со мной прокатиться. Но в реальности прошел еще немалый срок, прежде чем я взялась приобщить ее к радостям полета.

Замечу мимоходом, что для пилотирования в те годы не требовалось обязательного наличия лицензии. Привычных сегодня норм не было и в помине. Никому не возбранялось летать, как и когда душе угодно, — на любой колымаге, способной оторваться от земли. По сравнению с тем глубоким средневековьем, когда училась я, методы подготовки стали гораздо совершеннее. А тогда у нас не было ни летных школ в теперешнем понимании, ни стандартизованного оборудования. Хотя, конечно, базовые принципы по большому счету не изменились — да и начинающие летчики все те же.

Ради наглядности имеет смысл, пожалуй, рассказать, как строилось обучение в моем случае, чтобы можно было сравнить это с современными

требованиями для получения лицензии. Тренировочные полеты, как сказано, проходили в Калифорнии. Для занятий использовался «Кёртисс Канук» — канадская версия легендарного учебного биплана времен войны «Дженни». Сегодня обе эти машины, равно как и их моторы, уступили место более совершенным разработкам.

В 1920 году — после окончания войны тогда минуло лишь два года — самолеты имели далеко не столь надежную конструкцию, как теперь, а моторы норовили отказать в самый неподходящий момент. Вылеты частенько срывались из-за очередной поломки, и это считалось в порядке вещей. То ли дело нынешние двигатели. При условии должного ухода они выходят из строя крайне редко — до такой степени улучшились технические характеристики. И понятно, что современный пилот чувствует себя куда более уверенным и защищенным, чем послевоенные летчики.

Прогресс в этой области отчасти сопоставим с тем, как развивалось на наших глазах автомобилестроение. Не вы, так ваши родители наверняка помнят, какую картину еще десять лет назад являли по воскресеньям обочины дорог. Они были

вечно заставлены машинами с какой-нибудь поломкой: у одной спустило колесо, у другой заглох мотор — и вот озабоченный водитель в очках-консервах, подняв капот, недоуменно разглядывает механизм, в котором ровно ничего не смыслит. В довершение всех бед — дефицит бензоколонок и хороших шоссе.

А в наши дни вы легко можете ехать на какой-нибудь футбольный матч в огромном потоке автомобилей, и ни с одной из двадцати тысяч машин по пути не случится неполадки.

# Ликбез для новичков



В настоящее время в Соединенных Штатах для пилотов (не включая планеристов) предусмотрено четыре вида[2] летных лицензий. Первый вид — лицензия летчика-любителя *(private license),* для получения которой требуется налетать в одиночку, то есть без инструктора, десять часов. Далее следуют лицензия на выполнение

**[2] Примечания: 2**

Существуют, кроме того, лицензии для пилотов автожиров, а также свидетельство *Airline Pilot's License* для наиболее опытных обладателей лицензии пилота транспортной авиации. Однако эти виды мало распространены. — *Примеч. ред. издания 1932 г.*

авиационных работ *(Industrial)* и ограниченная лицензия на коммерческие воздушные перевозки (*Limited Commercial*, сокращенно *L. C.*): оба этих свидетельства выдаются при условии, что пилот налетал в одиночку не менее пятидесяти часов. Четвертая, высшая, категория — лицензия пилота транспортной авиации *(Transport)* — присваивается пилотам, имеющим двести часов самостоятельного налета. Лишь этот последний вид позволяет без ограничений оказывать частные услуги по транспортировке пассажиров и преподавать летное дело.

Стоимость лицензий неодинакова: простейшая обойдется долларов в триста, а за свидетельство высшей категории придется выложить порядка четырех тысяч. Первым делом, конечно, нужно окончить курс в авиационной школе, где вы сначала будете летать с инструктором, а потом самостоятельно, под его наблюдением. Далее — квалификационный экзамен, который принимает инспектор от федерального Министерства торговли. Испытание состоит из двух частей: письменной работы и проверки летных навыков. Теоретические вопросы касаются устройства самолета, конструкции мотора, аэронавигации, метеорологии, правил движения

воздушных судов и нормативов Министерства торговли. Для сдачи практической части вы должны продемонстрировать умение грамотно взлетать и совершать посадку. Также вас попросят выполнить ряд маневров, позволяющих быстро оценить ваш уровень подготовки.

В смысле затрат времени и денег получение высшей летной категории не сильно отличается от освоения любой другой профессии. Студент юридического или медицинского факультета проводит в университете несколько лет. Но выпускник — еще не специалист. Диплом — как аванс на будущее: он мало что значит, пока вы не накопили практического опыта. Пройдет, скорее всего, немалый срок, прежде чем молодой врач или юрист станет настоящим мастером своего дела.

Учиться пилотированию я начала в двадцать с небольшим. Первое занятие было посвящено в основном наземной подготовке. Меня познакомили с устройством двух кабин, и я узнала, что инструктор сидит в задней, а ученик — в передней. В обеих я увидела педали руля поворота и ручку управления. Приборы, объяснили мне, дублируются. Они соединены таким образом, что во время тренировочных полетов комплект уче-

ника повторяет каждое движение инструктора, и наоборот. Соответственно, ситуация всегда под контролем: опытный пилот может исправить любую допущенную учеником ошибку, а также наглядно показать, как должен выполняться тот или иной маневр. Это сродни тому, как если бы при обучении вождению использовалось два руля, два комплекта педалей газа и тормоза и т. д.

От вождения пилотирование отличается тем, что вдобавок ко всему требуется думать о поперечном равновесии. Что это значит? На автомобиле достаточно уметь двигаться в горку или под горку и поворачивать вправо и влево. Самолет тоже может подниматься и опускаться и делать повороты, но еще он совершает движения, называемые креном (когда крылья наклоняются под углом к горизонту). Водителю нет нужды следить за тем, чтобы оба левых колеса находились на проезжей части. А пилот в большинстве случаев должен не допускать перекоса крыльев. Конечно, со временем этот навык доводится до автоматизма — подобно тому как водитель осваивает стандартное прямолинейное движение. И все-таки летчик ни на секунду не может себе позволить потерять бдительность.

На начальном этапе инструктор объясняет

принцип действия руля поворота: нажимай педали в соответствии с тем, *в каком направлении хочешь повернуть* (в отличие, скажем, от детских машинок, где поворот направо осуществляется с помощью левой педали и наоборот). И вот когда делаешь поворот, а не движешься прямолинейно, то без крена уже не обойтись. Потому что в противном случае самолет начнет «скользить» — точно так же, как заносит автомобиль, когда водитель слишком быстро входит в поворот.

Возможно, вы обращали внимание на характерную конфигурацию гоночных треков: они устроены как чаша с возрастающим углом наклона стенок. Быстрые автомобили движутся ближе к внешнему краю трассы, медленные же туда не загнать никакой силой. Чем выше скорость, тем круче должен быть уклон полотна и тем резче поворот.

Задача пилота — создать в небе собственный «автодром» и научиться подбирать нужный угол крена в зависимости от радиуса разворота и скорости. Скольжение чревато временной потерей управляемости, чего, естественно, надо избегать. Между прочим, способ борьбы с этим явлением, если оно все-таки возникло, одинаков что для самолетов, что для автомобилей. Чтобы восста-

новить устойчивость, нужно повернуть машину в сторону заноса.

Что касается ручки управления, то она представляет собой рычаг, торчащий из пола кабины. С ее помощью пилот может опускать и поднимать нос машины. Кроме того, она позволяет задавать крен: когда мы переводим ручку влево, самолет кренится на левое крыло, и наоборот.

Ноги пилота стоят на педалях руля поворота. При нажатии левой или правой педали нос поворачивается в том же направлении, то есть налево или направо. Ножное управление должно быть скоординировано с действием ручкой. Кстати сказать, в современных самолетах, особенно крупных, вместо примитивной ручки используется штурвал наподобие автомобильного руля.

Помимо ручки управления и рулевых педалей, новичок должен познакомиться с приборной доской. Летчику это необходимо так же, как водителю — уметь пользоваться спидометром, указателем уровня бензина и прочими датчиками, монтируемыми на щитке автомобиля. К пилотажным приборам относятся компас, позволяющий определять направление, высотомер, указатель скорости относительно воздуха, счетчик оборотов мотора, а также манометр и

термометр для масла. На всепогодных моделях имеется и ряд других важных индикаторов.

Но вернусь к рассказу о собственных первых шагах. После интенсивного наземного инструктажа мы поднялись в воздух. Довольно долго, как мне показалось, — на самом деле минут двадцать — я сосредоточенно наблюдала за рычагами в своей кабине, повторявшими все движения инструктора. Сделав несколько кругов над полем, она (ибо первым моим наставником была женщина) посадила самолет и еще немного со мной побеседовала.

На следующем уроке мне разрешили самой попробовать вести самолет горизонтально. Не могу и передать, до чего это было трудно. Я делала в точности те же ошибки, что неопытный водитель, который не может сладить с управлением: несмотря на все его старания держать руль прямо, автомобиль то и дело вихляет из стороны в сторону.

Еще одна возможная беда, помимо скольжения, — потеря скорости. Представьте себе автомашину, которая, взбираясь на пригорок, начинает вдруг «кашлять». *Пых-пых-пых…* Неужто мотору не осилить подъем? *Чих-пых-кхмм.* Он чихает еще раз — и глохнет окончательно.

И вот автомобиль уже катится под уклон. Но это поправимо, если водитель ударит по тормозам и сумеет завести двигатель.

В случае с самолетом картина выглядит несколько иначе. Мотор продолжает работать, и машина не «сползает» назад. Однако она начинает сваливаться носом вниз, и пилоту приходится ждать, когда самолет наберет достаточную скорость и сможет вновь подчиняться рулю поворота и элеронам (органам той самой поперечной устойчивости, позволяющим корректировать крен). Ясно, что на низкой скорости воздушное судно почти не слушается управления — подобно едва скользящей по воде моторной лодке.

На высоте в несколько тысяч футов нормальная потеря скорости ничем серьезным не грозит. Другое дело, если это происходит близко от земли и остается слишком мало времени, чтобы восстановить управляемость. Такая ситуация чревата жесткой посадкой и может обернуться значительными повреждениями.

В целом же вероятность аварий в воздухе, как и на земле, сильно зависит от человеческого фактора. Людям, которые водят осторожно (не важно, по дороге или в небе) и не искушают судьбу, машина доставляет минимум хлопот. Не-

исправности, конечно, бывают, но по большому счету пустячные в сравнении с теми трудностями, какие приходится преодолевать.

После того как я худо-бедно освоила технику горизонтального полета и научилась выдерживать курс на заданный ориентир, мне позволили перейти к более увлекательной части: попробовать делать повороты. Когда я натренировалась и в этом, мы перешли к отработке посадки — самому трудному этапу, требующему большой практики. С инструкторами я провела в небе положенные десять часов или около того — и тем не менее, еще не начав летать самостоятельно, приобщилась к фигурам высшего пилотажа.

Наверное, стоит пояснить, что это такое.

Согласно определению Министерства торговли США, к высшему пилотажу относятся «любые маневры, которые не являются необходимыми для осуществления нормального полета». Формулировка несколько расплывчатая. Чтобы толком в нее вникнуть, понадобится еще сотня-другая дефиниций. Подойдем к делу иначе. Каким фигурам высшего пилотажа обучают в авиационных школах? Такая постановка вопроса кажется мне более здравой.

Работа со скольжением, потерей скорости и

штопором — вот азбука высшего пилотажа, которую проходят в летных школах. При желании в программу могут включаться также петли и бочки, не говоря уже о разнообразных вариациях и комбинациях фигур. В армии, на флоте и у морских пехотинцев в ходу, помимо того, особые маневры повышенной сложности, многие из которых выполняются синхронно целыми группами летчиков.

Владение основными фигурами — неотъемлемый элемент качественной летной подготовки. Если пилот не умеет выходить из потери скорости, если он не натренировался выводить машину из штопора и намеренно вводить ее в это состояние, то, попав в подобную ситуацию в воздухе, растеряется. Он должен назубок знать, как ведет себя самолет в этих ненормальных положениях, чтобы иметь возможность не задумываясь восстановить нормальное.

Для меня владение фигурами высшего пилотажа всегда было чем-то вроде уверенной езды по оживленному шоссе. Иными словами, это навык, который усваивается благодаря практике и позволяет управлять машиной в самых разных сценариях, какие только могут встретиться в реальной жизни. Некоторые водители прин-

ципиально держатся безлюдных проселочных дорог. Точно так же пилоту никто не мешает летать исключительно в хорошую погоду и только по стандартным воздушным трассам. В таком случае без умения выполнять фигуры (и, соответственно, умения водить при интенсивном движении) можно, вероятно, обойтись. Но если вы хотите использовать потенциал своей машины — воздушной или наземной — по максимуму и быть во всеоружии, старайтесь упражняться, чтобы приобрести разносторонний опыт.

Какая-то доля секунды порой оказывается для человека роковой — хоть на земле, хоть в воздухе. Поэтому так важна скорость реакции. Если же вы никогда всерьез не отрабатывали приемов, необходимых в тех или иных критических обстоятельствах, это может стать причиной катастрофы.

Представьте, что из боковой улицы неожиданно вылетает автомобиль. Что делать водителю, который едет по главному шоссе? Резко затормозить, чтобы избежать столкновения, попытаться на полном газу проскочить или свернуть в сторону? На бумаге задача решается элементарно, но в реальной жизни, когда рассуждать некогда, остается одно: положиться на собственный опыт.

Недостаточно натренированный летчик вряд ли сумеет правильно оценить, в какой момент и на какой высоте выводить аэроплан из потери скорости.

Особым видом искусства можно считать фигурные полеты, выполняемые настоящими мастерами авиации. Такого рода небесная акробатика — популярное развлечение. На глазах у изумленных зрителей асы выделывают головокружительные петли, бросают машину в пике, переворачиваются вверх колесами… Важно, однако, помнить, что подобные трюки сродни ходьбе по канату: они требуют невероятной точности и только кажутся легкими.

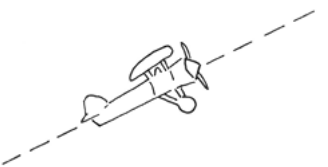
Для чего могут пригодиться пилотажные фигуры, которым обучают рядовых летчиков? К примеру, такой маневр, как скольжение на крыло, выручает, когда нужно приземлиться на очень ограниченной площадке. Умение управлять машиной в ситуации потери скорости и штопора позволяет понять, чего избегать при нормальном полете. Вертикальный вираж приходит на помощь, когда необходимо сделать крутой разворот, ну а петли, бочки и их многочисленные гибриды и производные служат в основном для забавы.

Я, во всяком случае, всегда делала эти упражнения с удовольствием. Порой мне даже приходит мысль: почему бы транспортным авиакомпаниям не завести для своих пилотов особый «развлекательный самолет», ведь на регулярных маршрутах те лишены возможности порезвиться в небе, да и крупные машины к этому не располагают. При наличии такого аттракциона летчик мог бы подняться на высоту 5000 футов и там отвести душу, стряхнув с себя однообразие будничных рейсов.

В военной авиации фигуры высшего пилотажа имеют, конечно, совершенно иное назначение.

### *Пилотажные маневры*

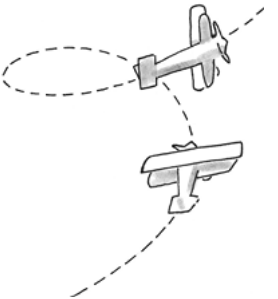
**ПОДЪЕМ**



Самолет набирает высоту под нормальным углом (как правило, не более крутым, чем обычный

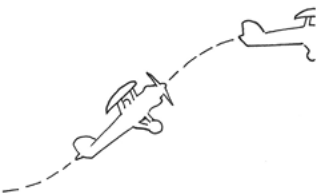
пригорок, на который заезжает автомобиль).

**РАЗВОРОТ НА ПОДЪЕМЕ**



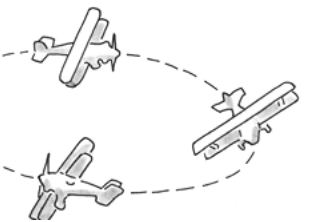
Самолет набирает высоту под углом и одновременно делает поворот вправо или влево. Представьте, что автомобиль взбирается наверх не прямо, а петляя вокруг холма.

**ГОРКА**



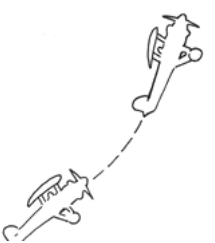
Самолет набирает высоту под более крутым углом, чем может выдерживаться при нормальном полете; иногда — почти вертикально.

**ВИРАЖ С КРЕНОМ 45°**



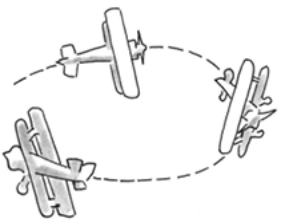
Самолет выполняет пологий разворот, при этом угол крена, образованный крыльями с горизонтом, равен 45°. Так гоночный автомобиль поворачивает на наклонном треке.

**ПОТЕРЯ СКОРОСТИ**



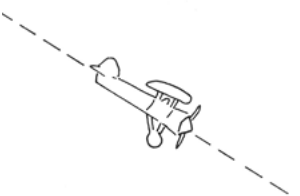
Самолет набирает высоту под слишком крутым углом, отчего теряет поступательную скорость. Мотор при этом продолжает работать.

**ВЕРТИКАЛЬНЫЙ ВИРАЖ**



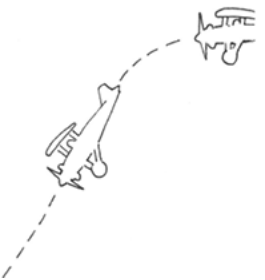
Самолет выполняет глубокий разворот, причем положение крыльев приближается к вертикальному. Для выполнения этого маневра необходим большой запас высоты.

**ПЛАНИРОВАНИЕ**



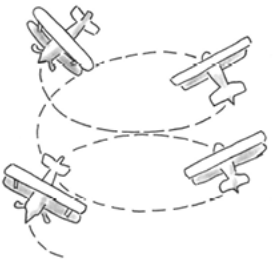
Самолет с выключенным мотором снижается под малым или нормальным углом. Это все равно что автомобиль, который катится по инерции под горку.

**ПИКИРОВАНИЕ**



Самолет резко снижается под крутым углом. Выполняется с работающим или выключенным мотором. Маневр, противоположный горке.

**СПИРАЛЬ**



Самолет снижается по траектории, напоминающей витки пружины. Несложный маневр, противоположный развороту на подъеме.

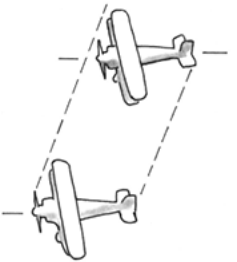
**НОРМАЛЬНЫЙ ШТОПОР**



Положение, вызываемое потерей скорости. Самолет, вращаясь вокруг продольной оси, ныряет носом вниз (а не хвостом, как думают некото-

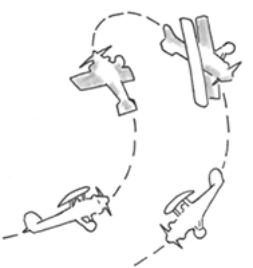
рые).

**СКОЛЬЖЕНИЕ НА КРЫЛО**



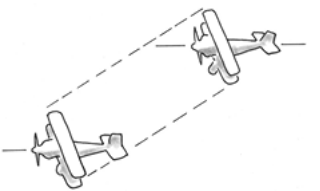
Самолет снижается, будучи накренен. При этом он скользит в сторону быстрее, чем движется поступательно. Данный маневр очень полезен во время посадки.

**ПЕРЕВОРОТ**



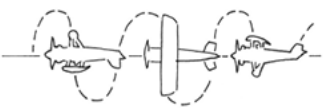
Маневр начинается как нормальная петля. Одолев вертикальный участок траектории, самолет поворачивается на 180° и выходит из маневра в направлении, обратном исходному.

**СКОЛЬЖЕНИЕ ВПЕРЕД**



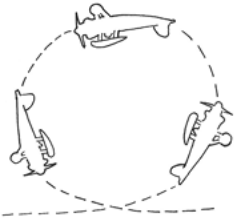
Самолет снижается, будучи слегка накренен. Скользит в сторону он в этом случае примерно с той же скоростью, что движется поступательно.

**БОЧКА**



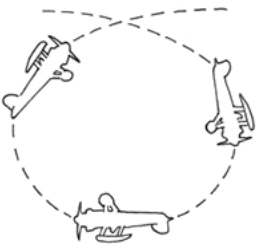
Самолет выполняет полный разворот относительно продольной оси. Эту фигуру часто выполняют военные летчики.

**НОРМАЛЬНАЯ ПЕТЛЯ**



Самолет описывает замкнутую окруж ность в вертикальной плоскости, начиная в восходящем направлении (носом вверх). Маневр относится к фигурам высшего пилотажа и применяется в военной авиации.

**ВНЕШНЯЯ ПЕТЛЯ**



Самолет описывает замкнутую окружность в вертикальной плоскости, начиная в нисходящем направлении (носом вниз). Сложнейшая фигура

высшего пилотажа, которую способен выполнить далеко не каждый летчик.

Что касается медицинского осмотра, то во времена моего ученичества ничего подобного не требовалось. В наши дни, когда гражданская авиация находится в ведении федерального Министерства торговли, человек категорически не допускается к летной подготовке, пока не подтвердит свою физическую пригодность.

Итак, для начала кандидат в пилоты обязан пройти врачебное освидетельствование. По всей стране работают аккредитованные Министерством специалисты, которые проводят несложные тесты для оценки состояния здоровья. Подчеркиваю: исследования самые простые. А то до сих пор бытуют мифы о том, что несчастных летчиков вертят на вращающихся креслах и подвергают утомительным испытаниям внутри хитроумных аппаратов.

Хотя медосмотр направлен в первую очередь на проверку зрения и моторных функций, общая физическая работоспособность тоже крайне важна. Помимо проведения стандартного теста на остроту зрения и дальтонизм, определяется качество так называемого глубинного глазомера, или глубинного восприятия, — зрительной способности

оценивать расстояние до объекта. При посадке, когда самолет планирует над самой поверхностью земли, пилоту необходимо четко понимать, на какой высоте над площадкой находятся колеса (в идеале — с точностью до нескольких дюймов). Так и грамотный водитель, если он хочет «вписаться» в свободное пространство между машинами и никого не задеть, должен уметь на глаз рассчитывать дистанцию в плотном транспортном потоке.

Как оценивают глубинный глазомер? Человек садится на расстоянии около двадцати футов от прибора, имеющего вид своеобразного ящика. Сквозь отверстие в торце он видит две вертикальные палочки наподобие миниатюрных штанг. Одна неподвижна, а другую можно перемещать вперед или назад при помощи веревочки. Задача испытуемого — скорректировать имеющееся смещение, передвигая вторую палочку до тех пор, пока обе не окажутся, по его мнению, на одной горизонтальной прямой (то есть на одинаковом от него расстоянии). И если величина ошибки превысит несколько миллиметров, с мечтой о летной карьере придется, скорее всего, расстаться.

Лицензию низшей категории могут выдать

даже при наличии некоторых проблем со здоровьем, считающихся противопоказанием в остальных случаях. Если, например, человек носит очки, это автоматически закрывает ему доступ ко всем иным лицензиям, кроме любительской, — да и на последнюю он сможет претендовать только при небольшом отклонении от нормы.

Уже получив лицензию, пилот обязан периодически проходить контрольные осмотры. Это необходимо для проверки состояния организма, а также учета суммарного летного времени. Будь подобная система введена применительно к водительским правам, на дорогах наверняка стало бы меньше аварий.

Чтобы летать, не нужно ничего сверхъестественного. Достаточно иметь нормальную координацию и хорошее здоровье, позволяющее справляться с умеренными нагрузками. Другое дело, если пилот хочет стать асом. Тогда ему и правда необходимы исключительные кондиции — ведь и спортсмен, который стремится к рекордным результатам в теннисе, гольфе или бейсболе, должен обладать незаурядными психофизиологическими качествами. В своих дисциплинах спортсмены Хелен Уиллз-Муди,

Бобби Джонс и Бейб Рут — такие же непревзойденные мастера, как Фрэнк Хоукс и полковник Линдберг в летном деле. Мысль моя проста: чтобы стать звездой авиации, требуется не больше усилий, чем для достижения феноменального успеха в любой другой профессии.

При благоприятных атмосферных условиях полет, будь то в качестве пилота или пассажира, не доставляет никаких особых неудобств. А так как пассажир не отвечает за безопасность и может себе позволить расслабиться, то для него путешествие по воздуху часто оказывается приятнейшим — при прочих равных — способом добраться в нужную точку.

У большинства людей превратные представления о том, каково это — летать. Конструируя мысленную картину, многие исходят из того, как аэроплан выглядит на старте или во время полета, или вспоминают свои ощущения от катания на американских горках. Иные непосвященные воображают, что, поднявшись в воздух, будут испытывать примерно то же, что при взгляде вниз с крыши небоскреба. Все эти аналогии ошибочны. Человек на борту самолета чувствует себя иначе. Полет проходит до того буднично, что пассажир, впервые в жизни поднимающийся в небо, скорее

всего, даже не заметит, что машина уже отделилась от земли.

Помню, один мужчина, вылезая из самолета после своего первого воздушного путешествия, сказал: «Ха, оказывается, самое необычное в полетах — то, что в них нет ничего необычного!»

Так оно и есть. Взять, к примеру, страх высоты, отпугивающий многих потенциальных авиапассажиров. В самолете вы почти наверняка будете от него избавлены. Ведь связь с землей, которую мы чувствуем в случае с небоскребом, здесь отсутствует. При взгляде на тротуар с балкона двадцатого этажа некоторых так и тянет шагнуть за перила. Но пассажир воздушного судна истинного расстояния не ощущает и может преспокойно смотреть вниз. Причина проста. Когда мы стоим на балконе небоскреба, между телом наблюдателя и улицей внизу существует реальное взаимодействие, и потому высота ощущается необычайно остро. Когда же мы летим по воздуху, то никакой твердой материальной среды, которая бы соединяла нас с землей, попросту нет. (Воздушная атмосфера, заполняющая пространство между брюхом самолета и поверхностью земли, сходного эффекта не производит.)

Многие боятся летать потому, что это якобы

вредно для сердца. Одна моя знакомая уверена, что, поднявшись в воздух, непременно умрет от сердечного приступа. При этом она лениво плетется по жизни, таская на себе не меньше ста фунтов лишнего веса и подвергая упомянутый орган куда более серьезной нагрузке. И где тут, спрашивается, логика?

Не спорю: если человек страдает хронической болезнью сердца и плохо переносит большие высоты, рисковать, конечно, не стоит. Но если пребывание в районах выше уровня моря вам не противопоказано, то перелет, скажем, над Скалистыми горами будет для вас не более чувствителен, чем обычная поездка по железной дороге или на автомобиле.

И вот что интересно: скорость в небе почти неощутима. 30 миль в час на автомобиле или 50 на поезде воспринимаются более ярко, чем сто миль в час на большом самолете. Когда едешь по шоссе, любой придорожный булыжник заставляет тебя вспомнить, что ты не стоишь на месте, а мелькающие за окном вагона рельсы и шпалы не дают забыть о движении поезда.

В воздухе нет ни камней, ни деревьев, ни телеграфных столбов — никаких вешек, за которые можно было бы зацепиться взглядом, никаких

визуальных спидометров. Один только распластанный, безмятежно уплывающий вдаль или расстилающийся внизу ландшафт. Даже когда скорость самолета резко меняется, человек это едва замечает: на высоте в несколько тысяч футов 80 миль в час ощущаются практически так же, как 140 миль. Для наших органов чувств особой разницы нет.

«Вот если бы мы держались у самой земли, тогда я не прочь и полетать», — эту фразу в том или ином варианте я слышала неоднократно. На самом же деле на расстоянии 100 футов от земли самолет (при прочих равных) находится в несравненно более опасном положении, чем на высоте 3600 футов.

Одна женщина говорила мне, что всегда закрывает глаза, когда самолет идет на посадку: боится, иначе у нее закружится голова. Вообще-то, в большинстве случаев современные аэропланы снижаются очень мягко. Когда спускаешься на быстром лифте, ощущения куда острее. Самолет планирует вниз по достаточно пологой траектории (какая-нибудь проселочная дорога часто имеет гораздо более крутой уклон). И если только пассажир специально не следит за процессом посадки, то о приближении к аэродрому он до-

гадается, лишь когда пилот начнет сбавлять обороты мотора.

Пока судно в воздухе, с ним вряд ли что-нибудь случится. Удар о землю — вот что приводит к катастрофе. Как вы понимаете, чем выше забралась машина, тем больше у пилота времени, чтобы в случае неисправности найти место для безопасного приземления. Самолет ведь не падает камнем вниз, даже если вдруг отказал мотор. Он входит в режим нормального планирования, и запас дальности при этом весьма велик: длина гипотенузы, которая соответствует траектории снижения, иногда в восемь раз превышает длину катета, равного высоте. Другими словами, если планирование началось с высоты 5000 футов, то самолет сможет пролететь в том или ином направлении еще 40 000 футов — почти 8 миль. А это значит, что при безветрии есть шанс выбрать любую точку посадки в зоне шириной 16 миль.

Впрочем, осторожный пилот, вероятно, постарается посадить самолет как можно скорее и сразу разобраться с мотором. Даже если неисправность пустяковая и машина явно в состоянии преодолеть еще приличное расстояние, лучше перестраховаться. Точно так же поступает

осмотрительный водитель, когда чувствует, что у автомобиля забарахлили, к примеру, тормоза. Вместо того чтобы ехать дальше, он предпочитает завернуть в ближайшую ремонтную мастерскую и все отладить. Потом он быстро, а главное, безопасно, наверстает упущенное время.

В свете сказанного очевидно, насколько важно оборудовать вдоль всех воздушных трасс достаточное число посадочных площадок. Это, несомненно, один из лучших способов предупредить аварии. Поскольку моторы непрерывно совершенствуются, угроза вынужденной посадки впоследствии уйдет в прошлое, а если у нас (хотя бы в густонаселенных районах) появится больше аэродромов, можно будет совершать «профилактические посадки», что дополнительно увеличит безопасность.

Снижение вероятности неприятных ощущений, конечно, не является стопроцентной гарантией от таковых — и не означает, что полет превратится в сплошное удовольствие. Не всякий день благоприятен для летчика. Огромную роль, все равно как в парусном спорте, играет погода: случается, она вообще не позволяет подняться в воздух. Даже океанские лайнеры бывают вынуждены задержаться в порту, чтобы не по-

пасть в шторм, а иной раз не могут из-за суровых условий пристать к берегу. Заносы и размывы пути по-прежнему могут вызывать перебои в движении поездов, а ведь история железных дорог насчитывает целое столетие. Со временем самолеты наверняка станут не менее надежным видом транспорта и будут не хуже справляться со сложной метеорологической обстановкой.

Аналогом волнения на море служит «болтанка» в воздухе. Так как воздух является текучей средой, то при наличии препятствий в нем могут возникать завихрения. Представьте, например, что ветер резко налетает на рощу или встречает на своем пути отвесный утес. Как вода, натолкнувшись на скалу, взмывает вверх, так и воздушный поток отклоняется от своего направления под действием «постороннего» объекта. Когда самолет попадает в болтанку, его порядочно треплет: встряхивает и швыряет, будто перекатывает на волнах.

Причиной болтанки могут быть не только помехи в виде твердых наземных тел. Холодные и теплые воздушные массы тоже вносят возмущения в атмосферный поток, в котором движется самолет. Области низкого и высокого давления — прекрасно знакомые метеорологам циклоны

(барические минимумы) и антициклоны (барические максимумы) — без конца играют между собой в салочки. Подчиняясь непререкаемым законам физики, одни воздушные массы то и дело натекают на другие. Все эти процессы, от которых как раз и зависит, хорошая будет погода или ненастная, ставят интереснейшие вопросы перед теми, кто изучает аэродинамику, и, разумеется, не дают заскучать самим летчикам.

Вообще говоря, моряки находятся в более выгодном положении, чем «воздушные навигаторы». У них есть возможность пометить и нанести на карту отмели, подводные камни, течения (тот же Гольфстрим). Всё это явления постоянные. А в атмосфере бакенов не поставишь. Так что выверять свой маршрут летчики могут лишь по топографии. Вдобавок они должны помнить, что воздушная стихия, как и водная, в разных условиях ведет себя по-разному. В какую именно сторону дует в гористой местности ветер — вопрос далеко не праздный. Последствия могут отличаться кардинально. С водой примерно то же самое. Но воздушные массы, пожалуй, еще более неуловимы, ведь их завихрения для нас невидимы. Будь мы в состоянии воспринять глазом, скажем, нисходящий поток воздуха или зону

порывистого ветра, полеты стали бы до некоторой степени комфортнее.

В смысле влияния на наш организм «болтанка» сродни шторму во время океанского перехода. Тут желательно иметь крепкий желудок — иначе придется пострадать. Впрочем, если вы не подвержены морской болезни и вас не укачивает в автомобиле, то и путешествие по воздуху, скорее всего, не вызовет у вас неприятных ощущений.

Отчасти укачивание в воздухе связано с банальным отсутствием нормальной вентиляции. Многие самолеты с закрытой кабиной толком не проветриваются, и при открытых окнах туда заносит жар, а иногда и выхлопные газы от мотора. Хорошая вентиляция — одно из тех удобств, которыми непременно должны быть оборудованы аэропланы новых поколений.

По моим наблюдениям, укачивает чаще всего тех, кто впервые в воздухе. Уже на другой раз мандраж проходит, а вместе с ним улетучиваются и признаки недомогания. Есть, правда, категория людей, которые чуть ли не долгом своим считают испытать все положенные симптомы. При посадке они с готовностью сообщают персоналу:

— Знаете, сегодня я буду не самым удобным пассажиром.

— Почему же? — интересуется сотрудник авиакомпании.

— Меня наверняка будет тошнить.

Заранее настроив себя таким образом, многие и впрямь аккуратно выполняют свое обещание.

Но такая публика скорее исключение. В целом к «воздушной болезни» восприимчиво менее пяти процентов постоянных авиапассажиров. Нет сомнений, что в случае с океанскими лайнерами соответствующий показатель даже при спокойном море в разы выше, а о штормовой погоде нечего и говорить.

В наши дни, когда скорость коммерческих пассажирских аэропланов все возрастает, можно наблюдать любопытную тенденцию. Оказывается, на борту быстроходных самолетов пассажиров почти никогда не мутит. Воздушные ямы ощущаются уже не как непрерывная качка, а как короткие толчки. Разница примерно такая же, как между каноэ, которое подрагивает на морской зыби, и скоростной моторной лодкой. Когда плывешь на моторной лодке, волны ударяют в дно, словно камни, — но судно движется до того бойко, что они не успевают существенно повлиять на его положение.

Пожалуй, самое приятное в полете — изуми-

тельные панорамы. При условии хорошей видимости перед пассажиром распахнут весь мир. Краски воспринимаются с особой остротой. Под крылом расстилается сказочный бескрайний ковер из сотен оттенков, заметных только с высоты. Нет лучшего способа полюбоваться временами года во всем их великолепии, чем подняться в воздух. Осень подставляет небу самые нарядные лиственные уборы, а весна раньше всех извещает о своем приближении птиц и авиаторов.

Я уже обмолвилась, что ландшафт во время полета выглядит «распластанным». И действительно, с высоты любая местность смотрится более ровной и плоской — новичку это сразу бросается в глаза. Даже горы как-то стушевываются, а сильно изрезанный рельеф делается сравнительно гладким. Деревья — точно низенькие кустики, автомобили — как сплющенные букашки. Если далеко под вами, в нескольких сотнях футов от земли, летит другой самолет, вам покажется, что он буквально скользит по поверхности. Словом, все вертикальные размеры визуально сокращаются.

Раскинувшийся внизу мир разграфлен на квадраты. Заметнее всего этот шахматный эффект, когда смотришь на рукотворные пространства.

А сельская это местность или городская — безразлично; разница только в площади прямоугольников. Шахматная доска, на которой играет город, обычно расчерчена более аккуратно и на более мелкие клетки, чем сельские угодья.

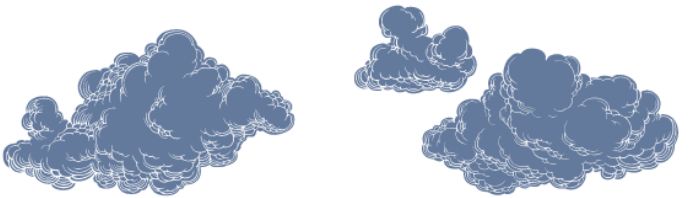
Меня часто спрашивают, как там, в воздухе, в смысле температуры: «Наверное, жутко холодно?»

Почти всегда прохладнее, чем на земле, отвечаю я, но величина перепада зависит от высоты. В среднем на каждую тысячу футов подъема температура воздуха понижается примерно на два градуса. То есть, например, если в знойный июльский день лететь на высоте 2000 футов, вам будет хоть и не так жарко, как внизу, но, чтобы дышалось по-настоящему легко, придется забраться повыше. Не секрет, что на вершине горы высотой в 5000 футов в летнее пекло находиться приятнее, чем у ее подножия, — во всяком случае, при отсутствии ветерка. Если у вас небольшой аэроплан с открытой (принципиальный момент!) кабиной, то в жаркую погоду вы будете ощущать во время полета приятную свежесть, а в холодную вам будет, наоборот, менее комфортно — как при езде в автомобиле с открытым верхом. Само собой, на очень больших высотах столбик термо-

метра, независимо от времени года, опускается значительно ниже нуля.

Лейтенант Соучек, которому принадлежит мировой рекорд высоты полета, бывало, попадал в зоны, где температура достигала −67 °C!

# Летунья по жизни, или Всего понемногу и еще чуть-чуть



В 1922 году занятия авиацией были для меня всего лишь увлечением, и я, конечно, не думала, что из этого выйдет что-то серьезное.

Нужно было искать альтернативные источники заработка. Да и здоровье отца к тому времени стало ухудшаться. Тогда я окончила курсы фотографов при Университете Южной Калифорнии и решила попробовать себя в этом качестве.

Я старательно экспериментировала со съемкой обычных вещей в нестандартных ракурсах.

Героями моих этюдов становились вещи самого низкого сорта: вольготно расположившийся у черного хода мусорный бак, или, скажем, тот же бак на краю тротуара — сиротливый и нещадно помятый бессердечным дворником, — или… в общем, эмоциональная гамма сцен с участием бака оказалась поистине безгранична.

Почти все время я таскала с собой небольшую камеру. И вот однажды настал мой звездный час. Мне посчастливилось проезжать мимо новой нефтяной скважины как раз в тот момент, когда она выбросила свой первый фонтан и маслянистым ливнем обрушилась на землю, — все это я успела снять на компактную кинокамеру.

Тут из соседнего автомобиля выскочил какой-то человек.

— Прошу прощения, леди, — сказал он. — Если не ошибаюсь, вы сейчас снимали?

Я ответила утвердительно.

— Видите ли, я агент по недвижимости. Как раз вон там участки, которыми я торгую. Может быть, вы не откажетесь продать мне пленку? Я бы тогда мог показывать ее вероятным покупателям. Дескать, посмотрите, у вас есть все шансы напасть на золотую жилу. Прямо у себя во дворе! Лучшей рекламы и не придумаешь! — заключил

он с горящими глазами.

На том и договорились, и через некоторое время я передала этому господину проявленную пленку. Говорят, ее потом крутили в этаких ярмарочных шатрах — на потребу потенциальным клиентам и всем любопытствующим.

Помимо ремесла фотографа, я перепробовала в ту пору массу других профессий, в том числе самых неожиданных: присматривалась к горным разработкам в Неваде, занималась грузоперевозками стройматериалов у себя в Калифорнии…

В этих метаниях прошел год или два, после чего я решила перебраться назад, на восточное побережье, прихватив с собой маму и сестру: на западном они как-то не прижились. Я хотела было лететь, но родным затея показалась слишком рискованной, и они уговорили меня ехать на автомобиле. Сестра отправилась поездом, чтобы поспеть к началу занятий (она записалась на летнюю образовательную программу в Гарварде), а маму я усадила к себе в машину.

— Какой у нас маршрут? — спросила мама в то утро, когда мы оставили за спиной Голливуд.

— У меня для тебя сюрприз, — ответила я и, вместо того чтобы повернуть на восток, взяла курс на север.

Ни маме, ни мне не доводилось еще бывать в наших знаменитых национальных парках, и я подумала: почему бы нам не устроить небольшую туристическую поездку? Секвойя, Йосемити, Крейтер-Лейк — мы посетили по очереди все эти заповедники. Хотя последний мы осматривали в июне, дорога вокруг древнего вулканического озера оказалась все еще завалена снегом. Пришлось сместиться назад к побережью.

— А мы вообще на восток-то собираемся? — с интересом осведомилась мама.

— Не раньше, чем доберемся до Сиэтла, — заявила я, чувствуя, что только вхожу во вкус.

Мы приобщились к красотам канадских пейзажей: увидели озеро Луиз и другие достопримечательности национального парка Банф. Потом наш путь лежал через прерии в окрестностях Калгари. Именно там я лишилась особо ценной части своего багажа. Под вечер мы с мамой очутились на безлюдной дороге без единого указателя. Мы понятия не имели, как туда попали, а бензин был на исходе. Вдруг за случайным поворотом открылась, как вскоре стало ясно, индейская резервация.

— Не слишком обнадеживает, — вздохнула я, — но, может, удастся найти кого-нибудь, кто

подскажет дорогу.

— А вон, смотри, какой-то индеец. Не разобрать, деревянный или настоящий, — заметила мама, которая все это время напряженно всматривалась в густеющие сумерки.

Индеец был самый настоящий.

— Где тут главная дорога? — для начала спросила я.

— Нее, папуз, — буркнула из недр одеяла похожая на изваяние фигура.

Я повторила попытку.

— Папуз, — снова последовал ответ.

Тут смуглая рука показала на лежавшую в машине плюшевую обезьянку, мой заветный талисман. «Папуз» на языке индейцев означает «ребенок». Он хотел игрушку для своего малыша! Делать нечего. Ради нашего спасения пришлось оторвать от сердца мое сокровище и вручить краснокожему.

— Вы не там свернули на перекрестке за пять миль отсюда, — услышали мы. — Езжайте прямо, пока не упретесь… — И он на чистейшем английском объяснил нам дорогу. Меня так и подмывало потребовать обезьянку назад.

Не устояв перед соблазном увидеть еще один национальный парк, мы пересекли границу

в обратном направлении и снова оказались в Штатах. Удивительный Йеллоустон. Здесь начинаешь понимать истоки индейских мифов о Великом Духе. Периодически вырывающиеся из-под земли огромные гейзеры, разноцветные лужицы с неумолчно хлюпающими грязевыми фонтанчиками — вполне естественно, что человек, далекий от научных истин, приписывает эти чудеса природы воле таинственных сил. Мама призналась, что ей даже боязно засыпать: вдруг какому-нибудь коварному божеству вздумается забраться к ней под одеяло.

Не меньшее впечатление, чем национальные парки, произвели на меня длинные просеки с рассыпанными тут и там башнями аэромаяков. Первая такая вышка попалась мне на глаза в Шайенне — оно и понятно, ведь трансконтинентальная воздушная магистраль фактически повторяет трассу шоссе Линкольна. Один из старейших ее пунктов находится в Омахе. И сегодня, когда мой маршрут проходит по этой почтовой линии, я всякий раз вспоминаю наше с мамой путешествие. Такие вот эмоциональные зацепки — то, что мне особенно нравится в авиации. На земле я в тех краях больше не бывала (если не считать коротких поездок из аэропорта), а вот по

воздушной трассе летала неоднократно.

Наконец мы все-таки добрались до Бостона. Ветровое стекло к концу пути было сплошь залеплено сувенирными наклейками: ни одного живого места. Когда я припарковалась, к машине стали подходить люди и засыпать меня вопросами. Как обстановка на дорогах? Каким маршрутом ехали? Что меня сюда привело? И так далее. Ажиотаж объяснялся, надо полагать, внешним видом моего транспорта: у меня тогда был родстер веселенького канареечного цвета. В Калифорнии автомобиль вызывал умеренный интерес, а бостонская публика, такая обычно сдержанная, отреагировала на удивление бурно.

Через несколько дней мне сделали очередную, теперь уже последнюю, операцию по поводу моего злосчастного синусита — воспаления, которое я заработала, внося свою скромную лепту во время войны. Придя в себя, я отправилась в Нью-Йорк, дабы вернуться к занятиям в Колумбийском университете. Подобно многим моим ровесницам, я все еще толком не знала, чем хочу заниматься. И хоть с медициной явно было покончено, наука меня по-прежнему привлекала.

На сей раз я взялась изучать физику и несколько других близких моему сердцу предметов.

Контрольные по физике нам устраивали каждую неделю. Случалось, вопрос ставил меня в тупик, и тогда вместо ответа я вписывала отрывок из французской поэзии. Тогдашний преподаватель не забыл этих моих проделок и, когда я совершила перелет на «Дружбе», прислал мне письмо. Спрашивал: довелось ли мне во время рейса пережить какую-нибудь отчаянную ситуацию, когда не оставалось ничего другого, как цитировать французские стихи?

*Mon âme est une infante en robe de parade,*
*Dont l'exil se refléte, éternel et royal,*
*Aux grands miroirs déserts d'un vieil Escurial,*
*Ainsi qu'une galère oublié en la rade.*

*Моя душа живет, инфанты горделивей,*
*И отражается в пустынных зеркалах*
*Ее изгнания неторопливый шаг*
*Галерой брошенной в неведомом заливе*[3].

Такого рода возвышенные строки — идеальный

**[3] Примечания: 3**

Первое четверостишие стихотворения Альбера Самена приводится в переводе Георгия Иванова. — *Примеч. перев.*

вариант, когда не знаешь, что написать. Жаль только, они не засчитываются в качестве ответов на конкретные вопросы.

В студенческие годы я не считала нужным целенаправленно заниматься какой-то одной наукой. Просто выбирала предметы себе по душе и не рвалась получить диплом. Когда мне стукнет лет восемьдесят, я, быть может, пойму, не слишком ли самонадеянно поступила. В любом случае уже сейчас могу с уверенностью сказать: все, чему я училась, не прошло даром и чем-то меня обогатило.

Следующим летом я вернулась в Бостон и по примеру сестры одолела курс педагогики в Гарварде. Сестра к тому времени уже преподавала, и мне тоже хотелось попробовать. Впрочем, как и в Калифорнии, я продолжала себя искать и менять профессии, пока наконец не устроилась младшим социальным работником в благотворительную организацию.

Так я попала в «Денисон-Хаус» — один из старейших социальных центров Бостона. Комплекс находился в южной части города, в крошечном жилом квартале, затерянном среди складов и прочей непрезентабельной застройки. В свое время, когда этот пятачок считался престижным,

тут проживало немало состоятельных господ. Безмолвными свидетелями славного прошлого остались каменные фасады да интерьеры с высокими потолками и витыми перилами лестниц.

Благодаря своей новой работе я познакомилась с интереснейшими людьми. Население квартала составляли в основном сирийцы и китайцы с небольшой примесью итальянцев и ирландцев. А ведь до прихода в «Денисон-Хаус» я почти ничего не знала об укладе других народов. Теперь мне выпала возможность приобщиться к их обычаям и нравам, таким не похожим на наши американские. Любопытно было собственными глазами наблюдать, как восточные порядки пытаются ужиться с местными. Впервые увидев на современной газовой плите традиционный керамический горшок из тех, что сирийцы используют веками, я поняла: вот они, реальные приметы смешения культур.

А какие удивительные метаморфозы претерпевали слова! Взять хотя бы пресловутый чернослив, который в свое время «прославился» в Америке благодаря захудалым пансионам, где его подавали и на второе, и на третье. Наши подопечные произносили название этого сухофрукта, проглатывая один слог, так что полу-

чалось «че-слив». Прилагательное «свежий» в их устах почему-то кардинально изменило смысл и выражало любую степень порицания, от легкого упрека до оскорбления. Забавно было слышать, как о каком-нибудь озорном мальчугане говорят: «Ну что за свежий ребенок!» Китайцы произносили это слово, слегка коверкая, но употребляли в том же значении. Могу только гадать, что вытворяют с иностранными словами мои соотечественники…

Мне нравилось бывать у своих подшефных дома. Иногда, когда я оставалась на обед, меня угощали блюдами из тех самых ингредиентов, которым я пыталась придать удобоваримые свойства в детстве, — какой жалкой пародией были мои тогдашние потуги! Теперь я, например, узнала китайский рецепт приготовления гороха в стручках. В дальнейшем, обогащая свой гастрономический опыт, я убедилась, что человек может приучить себя к какой угодно пище. Выдающийся полярный исследователь Стефанссон подтвердил мое предположение. Недавно он объяснил мне, что главное в этом деле — соблюдать определенный метод, и тогда результат гарантирован.

«Наш рацион во время арктических экспедиций, — рассказал он, — обязательно включает

китовое мясо, так как это один из немногих свежих продуктов, доступных в тех широтах. Большинству людей оно поначалу кажется не слишком аппетитным. И вот однажды я попросил нескольких своих товарищей проделать такой опыт: питаться *исключительно* китовым мясом. Мне хотелось понять, не смогут ли они со временем его полюбить. Исход эксперимента во всех случаях оказался один и тот же. Первые несколько дней человек может без особых усилий употреблять китовое мясо трижды в сутки. Потом возникает пресыщение, и он ест его уже неохотно. Какое-то время он просто видеть его не может. Но вскоре волчий голод берет свое, и человек волей-неволей отгрызает кусочек. Начиная с этого момента аппетит уверенно восстанавливается. Какую же картину мы имеем спустя месяц? Мало того что человек пристрастился к китовому мясу — оно ему уже никогда не приедается!»

Сама я практически всеядна. Ну, если не считать овсянки… Надо будет как-нибудь испробовать метод Стефанссона и заставить себя ее полюбить.

Дел в нашем социальном центре было невпроворот. Наряду с учебными занятиями и подвижными играми для мальчишек и девчонок разного возраста проводились уроки английского

для наиболее сознательной части родителей — взрослых иммигрантов, которые знали только родной язык и хотели освоить новый.

Замечу, что такого рода преподавание имеет ярко выраженную специфику. Как объяснить материал, если класс не понимает ни слова из того, что ты говоришь? Есть над чем поломать голову. Очевидно, придется подключить язык жестов. Именно так, собственно, и поступают учителя на начальном этапе. Чтобы, к примеру, проиллюстрировать слово «дверь», педагог встает у проема и указывает на дверь. А чтобы растолковать фразу «Я открываю дверь», демонстрирует соответствующее действие. При этом он произносит английские слова, а группа повторяет за ним. Искусство пантомимы служит необходимым подспорьем до тех пор, пока слушатели не будут готовы перейти к изучению алфавита.

Эта область педагогики меня тогда настолько увлекла, что мы с коллегой взялись писать целую книгу. Но потом случился трансатлантический перелет и помешал довести затею до конца. В последние годы количество таких языковых программ — и в благотворительных центрах, и в обычных средних школах — сократилось, что отчасти связано с новыми законами об ограниче-

нии иммиграции.

Воплощать социальные проекты в «Денисон-Хаусе» было бы куда проще, будь у нас достаточно денег. Очень немногие понимали нужды нашего заведения, так что пожертвованиями нас не баловали. По счастью, нам помогали волонтеры — молодые специалисты из школ и университетов в окрестностях Бостона. Без них мы бы точно не справились. Они брали на себя роль вожатых скаутских групп; ставили с ребятами любительские спектакли; учили их шить, плести корзины, готовить, а по вечерам развлекали малышню всякими историями. Как я жалела, что там нет моего отца! Его фирменные остросюжетные рассказы наверняка имели бы шумный успех.

Случалось, дети болели. Иногда их приходилось госпитализировать, а несчастным мамочкам втолковывать, что американская больница — вовсе не какой-то жуткий застенок, где их чадо будут пытать кровожадные врачи. Но ведь не так просто сориентироваться в чужой стране, когда не знаешь местных обычаев и правил. Некоторые наши граждане привыкли обвинять «понаехавших» чуть ли не во всех смертных грехах. Но главная беда в том, что никто не желает взять на себя труд терпеливо объяснить иностранцу,

какие перспективы открываются для него в Штатах и чем хороши здешние условия. Само собой, информация не должна подаваться однобоко.

Учитывая мою загруженность в «Денисон-Хаусе», летать было особенно некогда. Но я все-таки вступила в Национальную авиационную ассоциацию и в итоге даже была избрана вице-президентом бостонского отделения. И конечно, я выкраивала каждую свободную минуту для своего заветного хобби. Свела знакомство с некоторыми местными пилотами. Пользовалась любой возможностью подняться в воздух. Попутно мы с Рут Николс, летчицей из нью-йоркского пригорода, вынашивали идею создания особого женского союза для подруг по ремеслу. А еще ко мне обратилась Национальная ассоциация зон досуга и отдыха: не откажусь ли я как представитель Бостона войти в состав жюри соревнования авиамоделистов? Предложение мне приглянулось, ведь в нем неожиданным образом сочетались обе мои страсти: авиация и общественная работа, — так что я была рада оказаться полезной.

Сплошные пустяки, скажете вы. Да, но только не для меня. Вся эта активность доставляла мне массу удовольствия. А главное, позволяла не

терять связь с миром авиации.

Жизнь ведь как устроена? Если человек следует велению своего сердца и упорно идет в выбранном направлении, приобретенные знания или знакомства как-нибудь да пригодятся. Тому, кто научился хорошо плавать, рано или поздно выпадает шанс спасти тонущего. И если бы я не удосужилась вступить в упомянутое авиационное общество, то и не случилось бы в моей карьере перелета на «Дружбе».

Не верьте измышлениям репортеров, будто я много месяцев кряду продумывала план этой экспедиции. Все произошло спонтанно. Дело было так.

Предложение пересечь Атлантику поступило по телефону.

После полудня, когда наших юных подопечных отпускали из школы, они стекались на занятия в «Денисон-Хаус»: пестрая толпа ребят самого разного возраста (старшим было четырнадцать), всевозможной комплекции и нескольких национальностей. От меня, помимо прочего, требовалось проследить, чтобы каждый нашел свою группу. Заодно я должна была убедиться, что все вожатые и учителя на своих местах и в работоспособном состоянии. Регулярно возникали

какие-то накладки. Педагог мог опоздать, а то и вовсе не прийти. Дети могли расшалиться так, что их едва удавалось угомонить. Вдобавок надо было выслушать тех, кто никак не мог определиться с кружком.

— Мисс Эрхарт, я уже выучила свою роль. Можно мне сегодня поиграть, а не репетировать спектакль?

— Мисс Эрхарт, мне что-то расхотелось играть. Можно, я пойду в ту группу, где рисуют? Всего разочек, ну пожалуйста!

Уладив (на время) проблемы импульсивных детских натур, я тут же погружалась в другие хлопоты. Только успевай поворачиваться. И так до самого ужина.

В один из таких привычно суматошных дней, в апреле 1928 года, меня позвали к телефону.

— Я сейчас сильно занята, не могу подойти, — сказала я. — Пусть перезвонят.

— Но, говорят, это что-то важное, — сообщил прибежавший за мной юный гонец.

Я скрепя сердце пошла к телефону. В трубке раздался приятный мужской голос:

— Добрый день. Вы меня не знаете. Меня зовут Рейли. Капитан Хилтон Рейли.

Без дальнейших предисловий звонивший

спросил, не хотелось бы мне принять участие в некоем авиационном предприятии — возможно, опасном. Я, разумеется, стала допытываться, кто он такой, почему обратился именно ко мне и о каком таком рискованном замысле, собственно, речь. Отвечать на последний вопрос мой собеседник отказался.

В итоге, проверив его рекомендации (надо сказать, блестящие) и добившись некоторых разъяснений относительно причин звонка, я согласилась встретиться с капитаном у него в кабинете тем же вечером. Любопытство — великий двигатель.

Итак, у меня состоялась интереснейшая встреча с капитаном Рейли, тем самым человеком, которому в скором времени предстояло взять на себя финансовое управление антарктической экспедицией Ричарда Бэрда, будущего адмирала. Он поведал мне, что некая американка задумала совершить трансатлантический перелет, но в силу ряда личных обстоятельств не сможет отправиться сама. Тем не менее она хочет подыскать соотечественницу, готовую стать первой женщиной, которая пересечет Атлантику по воздуху.

— Не стану больше ходить вокруг да около, — сказал наконец капитан Рейли. — Лично вы

готовы перелететь через Атлантику?

С минуту подумав, я ответила:

— Да, если только…

Во всем этом деле так много разных «если», возразил капитан, что мне нет необходимости излагать собственные. Пока еще ничего не решено. Просто один нью-йоркский друг попросил его найти подходящую женщину для потенциального участия в проекте.

Каковы были критерии отбора, выяснить так и не удалось. Во всяком случае, меня пригласили в Нью-Йорк для дальнейших собеседований. Там я узнала, что спонсором экспедиции выступает супруга достопочтенного Фредерика Геста — урожденная Эми Фиппс из Питсбурга, ныне живущая в Лондоне. Оказывается, она втайне от широкой публики приобрела у Ричарда Бэрда трехмоторный «Фоккер» и думает теперь окрестить его «Дружба» — в знак добрых отношений между ее первой и второй родиной.

На меня обрушился целый град вопросов:

Чем меня привлекает трансатлантический перелет?

Согласна ли я заранее отказаться от любых претензий к организаторам на случай катастрофы?

Есть ли у меня образование, и если да, то ка-

кое?

Как у меня с целеустремленностью?

Как с силой воли?

Какой летный стаж?

Чем я собираюсь заняться потом?

Мне дали понять, что мужчины участвуют в проекте отнюдь не безвозмездно. Когда это выяснилось, последовал вопрос: понимаю ли я, что сама рассчитывать ни на какое вознаграждение не смогу? Я ответила «да», рассудив, что мне и без того выпала большая честь.

В конечном счете пилот Билл Штульц получил за перелет 20 000, а бортмеханик Лу Гордон — 5000 долларов. Но я внакладе не осталась. Не говоря уже об эмоциях от захватывающего рейса, передо мной открылись возможности, о которых я и не мечтала: в авиации, журналистике и не только. (Впрочем, гонорар за мой газетный репортаж о перелете пошел в кассу экспедиции.)

Через какое-то время основные вопросы, связанные с организацией нашего предприятия, были улажены. Но меня это не удовлетворило. Я хотела лично осмотреть оборудование и заранее познакомиться с пилотом. А еще хотела сама освоиться с машиной. Мне претила мысль о том, чтобы присутствовать на борту в качестве ник-

чемного балласта. Однако в итоге, вопреки моим намерениям, именно так и получилось: из-за сложных метеоусловий самолет пришлось вести по приборам, а этой техникой пилотирования я тогда не владела.

Весь маршрут — от канадской гавани Трепасси до валлийского городка Барри-Порт — занял у нас двадцать часов сорок минут. И за все это время океан можно было разглядеть в течение какой-нибудь пары часов. С тем же успехом мы могли бы лететь над кукурузными полями Канзаса — все равно видимости никакой. Восемнадцать из двадцати часов машина шла либо в тумане, либо выше него, либо между слоями. Но я забегаю вперед…

Большинство людей, по-моему, слабо представляют себе, какая титаническая работа стоит за всякой крупной экспедицией — конной, автомобильной, лодочной, воздушной или любой другой. Независимо от вида транспорта, без долгой и кропотливой подготовки, как правило, не обходится. Так было и в случае с перелетом на «Дружбе». Требовалось проверить буквально каждую мелочь, начиная от грузоподъемности, скорости и других летных характеристик машины и заканчивая исправностью всех пи-

лотажных приборов. И не будем еще забывать о специальной бортовой радиостанции и трех моторах с бесчисленными вспомогательными механизмами.

Дело не ограничивалось текущими приготовлениями. За спиной у Штульца были тысячи часов налета, а Лу «Слим» Гордон с его многолетним опытом великолепно разбирался в двигателях. Собственно экипаж «Дружбы» состоял из трех человек, хотя в подготовке к старту было задействовано гораздо больше людей. Кандидатуру Штульца изначально предложил Ричард Бэрд, не понаслышке знавший о его выдающейся квалификации как пилота. Штульц, в свою очередь, привел Гордона, которого ценил как первоклассного механика с золотыми руками.

Вся работа велась в глубочайшем секрете, что создавало для участников известные трудности. Так, например, никто (включая моих родных) не должен был знать, что я имею какое-либо отношение к проекту. О планах касательно самого «Фоккера» не догадывалась, за исключением нашей узкой группы, ни одна живая душа. Официальная версия гласила, что самолет по-прежнему принадлежит Бэрду и назначен для предстоящей экспедиции на Южный полюс.

Эта легенда служила отличным прикрытием для всех манипуляций, которым подвергался летательный аппарат.

Я избегала показываться в окрестностях бостонского аэропорта, где снаряжали наше воздушное судно. Ни разу не участвовала в пробных полетах. По правде говоря, до первой попытки взлета я видела «Дружбу» лишь однажды. Опасно было раньше времени обнаружить наш план. Это грозило вызвать ненужную шумиху и раззадорить жадных до сенсаций репортеров и зевак.

Вполне понятные меры предосторожности. Пересечение Атлантики по воздуху тогда считалось предприятием более рискованным, чем сегодня, и было на редкость лакомым куском для журналистов. Знаете ли вы, к примеру, что наш трансатлантический перелет, стартовавший 17 июня 1928 года, явился только восьмым в истории? И что общее число людей, участвовавших в таких экспедициях, составило на тот момент лишь 30 человек, включая наш экипаж? (Цифра не учитывает перелетов на аппаратах легче воздуха.) С тех пор путешествие через Северную Атлантику на летательных машинах тяжелее воздуха совершил 31 человек и еще в два раза больше — через Южную. Ну а количество тех, кто

проделал этот путь на дирижаблях, уже достигло пятисот.

В наши дни трансатлантические перелеты, конечно, тоже небезопасны. Но шансы на благополучный исход возросли. Аэропланы в последние годы стали быстрее, моторы надежнее, а системы прогнозирования погоды — гораздо совершеннее. Получить характеристику летных условий над Северной Атлантикой можно в считаные часы, а в ту пору метеосводки передавались нам с кораблей — мало того что с задержкой в двенадцать-пятнадцать часов, так еще и за наш счет.

И все-таки за этой завесой секретности вокруг «Дружбы» стоял, по-моему, в первую очередь другой мотив: не сглазить. Мы остерегались говорить о наших планах, пока они не примут осязаемые черты. Благодаря фантастическому везению нам это и правда удалось: ни словечка не просочилось наружу до того, как мы вылетели из бостонской гавани и взяли курс на северо-восток.

На борт мы рассчитывали взять 900 галлонов бензина. Поэтому в дополнение к топливным бакам, устроенным внутри крыльев, пришлось разместить две огромные цилиндрические цистерны прямо в салоне — там, где в современных авиалайнерах обычно стоят пассажирские крес-

ла. Учитывая, что галлон бензина весит шесть с лишним фунтов, да и сами баки довольно тяжелые, весь этот груз при полной заправке обещал потянуть на 6000 фунтов, то есть на три тонны. Это был перебор. Но и в более скромном финальном варианте общая взлетная масса «Дружбы» превысила пять тонн.

Изначально наш «Фоккер» был обыкновенным сухопутным самолетом, но перед экспедицией колесное шасси сменили на поплавковое, так что он превратился в гидроплан, став первой в истории трехмоторной машиной с таким оснащением. Предполагалось, что при отсутствии сильного волнения на море пилот сможет без особого риска его приводнить. Вообще-то, как принято считать, использование поплавков вместо колес ограничивает скорость воздушного судна, а кроме того, может создать серьезные затруднения при взлете с большим грузом.

Самолет имел три мотора *Wright Whirlwind* мощностью по 225 лошадиных сил. Размах крыльев составлял порядка 72 футов (в два раза больше высоты среднестатистического дома). Окрашены они были в нарядный золотистый цвет и плавно сужались к концам. Для корпуса машины — фюзеляжа — подобрали оранжевый

оттенок, который эффектно сочетался с золотистым. Впрочем, сделано это было не для красоты, а из соображений безопасности: так называемый желтый хром лучше всякого иного пигмента заметен на расстоянии. В случае вынужденной посадки подрагивающее на воде пятнышко скорее привлечет внимание, если оно яркое.

Почти все пространство в салоне занимали два упомянутых бака с горючим. Удалось еще втиснуть маленький столик с навигационными приборами. Больше свободного места не было; в итоге сидеть мне приходилось то на кипе летных комбинезонов, то на бадье с водой. В полу салона был люк, который требовалось открывать при каждом измерении величины сноса и скорости самолета относительно земли. Не секрет, что последняя может не совпадать со скоростью относительно воздуха.

На приборной доске имеется указатель «воздушной» скорости, то есть скорости движения относительно воздуха. Этот прибор характеризует напор набегающего на крыло воздушного потока. При слабом или отсутствующем ветре показания почти не отличаются от скорости самолета относительно земли. Загвоздка, однако, в том, что прибор не реагирует на наличие

ветра (и не важно, попутный он или встречный). Допустим, скорость самолета при безветрии составляет 100 миль в час. Если он будет двигаться против ветра, имеющего скорость 20 миль в час, то его скорость относительно земли уменьшится на соответствующую величину — до 80 миль в час. В ситуации попутного ветра той же силы скорость самолета относительно земли, наоборот, увеличится до 120 миль в час. Но для прибора разницы нет: он во всех случаях будет показывать 100 миль. А значит, необходим какой-то иной способ расчета истинной скорости аэроплана относительно земли. При наличии карты местности летчик, как правило, может без труда замерить свою скорость по узнаваемым наземным ориентирам. Если же ориентиры на помощь не приходят, используются альтернативные методы вычислений.

Пока шли приготовления, я продолжала как ни в чем не бывало работать в «Денисон-Хаусе». По-прежнему опекала вверенные моим заботам группы, и никто, кроме непосредственного начальства, не был в курсе, что мысли мои заняты перелетом через Атлантику.

К концу мая мы были худо-бедно готовы к старту. Рано утром специально нанятый буксир

доставил нас к «Дружбе», стоявшей на причале в Восточном Бостоне. Однако первая попытка взлета закончилась ничем: в воздух мы не поднялись.

Следующий подступ тоже оказался неудачным. В первый раз «Фоккер» не смог оторваться от воды из-за слишком слабого ветра, в другой раз помешал туман.

*Туман подкрадывается*
*На бархатных лапках.*
*Он долго сидит,*
*Глядя упорно*
*На гавань и город.*
*А потом подымается*[4].

Сейчас я с восторгом цитирую дивные строки Карла Сэндберга, хотя в день той второй безуспешной попытки меня одолевали несколько иные чувства. Когда живописуемый поэтом туман опустился на гавань и пригвоздил нас к земле, лишив не только шансов на вылет, но и бодрости духа, мне было, признаться, не до лирики.

При всей своей прелести туман, как известно,

---

**[4] Примечания: 4**

Стихотворение Карла Сэндберга приводится в переводе Ивана Кашкина. — *Примеч. перев.*

представляет серьезную опасность для авиации. Когда горизонт скрыт белесой пеленой, у летчика нет ориентировочной линии, по которой он может установить свое положение в пространстве. К счастью, в последние годы появились достаточно надежные приборы, на которые можно положиться. А вот старому доброму «чутью», выручающему нас в житейских ситуациях, доверять как раз не стоит: в данном случае хваленая интуиция посылает в мозг стопроцентно ложные сигналы.

Насколько обманчивы могут быть наши ощущения, я испытала на собственном опыте во время следующего эксперимента. Врач завязал мне глаза и усадил на бесшумное вращающееся кресло. Потом начал медленно поворачивать его направо.

— В какую сторону движется кресло? — спросил он.

— Вправо, — без запинки ответила я.

— А теперь в какую? — спросил он немного погодя.

— Влево, — так же бойко отрапортовала я.

— А теперь снимите повязку и посмотрите.

И что же? Кресло вообще не вращалось.

— Все в порядке, — улыбнулся доктор. — Если

бы вы ответили иначе, это значило бы, что с вами что-то не так.

Вслед за тем врач объяснил, в чем тут дело. Когда он только начал вращать кресло, мой мозг безошибочно зафиксировал направление. Но достаточно ему было изменить скорость кресла или просто его остановить, и у меня возникло впечатление, будто теперь оно движется в противоположную сторону. Опровергнуть эту убедительную иллюзию могли только визуальные подсказки в виде узнаваемых предметов или какой-нибудь прибор, который уж точно не проведешь.

Предлагаю вам еще один интересный тест, который вы можете легко проделать самостоятельно.

Чтобы понять, насколько хорошо (или плохо) вы ориентируетесь при отсутствии зрительной информации, попробуйте пройти по прямой линии с завязанными глазами. Ради безопасности вокруг вас должно быть много свободного пространства. Еще не помешает иметь рядом человека, который будет следить, чтобы вы ни на что не наткнулись. Итак, выберите какую-нибудь точку на расстоянии нескольких сот футов — и начинайте. Когда сочтете, что теоретически про-

шло уже достаточно времени, чтобы добраться до цели, снимите повязку и посмотрите, куда забрели.

Так и пилот, которому мешает сильный дождь или снег, является, по сути, незрячим. Если под рукой у него нет непогрешимых приборов, он неминуемо будет совершать те же ошибки, что делала я в эксперименте с креслом. Самолет может попасть в крутую спираль, а летчик, намереваясь его выровнять, станет по незнанию применять маневры, которые только усугубят положение. Я вовсе не хочу сказать, что так называемое слепое пилотирование доступно каждому: знай поглядывай на приборы и лети себе вольным лебедем. Чтобы верно считывать показания и грамотно на них реагировать, требуются практика и известный навык.

Это все равно как с музыкой. Любого, конечно, можно позвать к инструменту. Вот, мол, тебе ноты, вот пианино. Садись и играй! Но было бы нелепо ожидать безупречного исполнения, если пьеса человеку незнакома и не отрепетирована.

Дело осложняется тем, что приборы для слепого пилотирования (не только установленные на борту, но и те, что относятся к наземной аппаратуре) пока не вполне совершенны.

# На «Дружбе» через Атлантику



Наконец «Дружба» поднялась в воздух. Из Бостона мы направились вдоль береговой линии, держа курс на Ньюфаундленд. В местечке Трепасси планировалось взять на борт дополнительный запас топлива, который был заранее там для нас приготовлен (само собой, в обстановке строгой секретности).

В первый день из-за капризов погоды долететь удалось только до Галифакса, столицы Новой Шотландии. Снова всему виной туман. Отыскав просвет, мы пошли на снижение и приводни-

лись в гавани. В Бостоне между тем поползли слухи о нашем маршруте, и в гостинице, где мы остановились на ночь, я имела случай впервые прочувствовать, что такое не в меру пытливые репортеры. Заснуть было невозможно.

Наше краткое пребывание в Галифаксе совпало по времени со вспышкой острого каникулита среди населения. Мало того что было воскресенье, так еще и отмечался, если я ничего не путаю, праздник фруктовых садов, а вдобавок ко всему — день рождения короля. Все наслаждались выходным, и раздобыть бензин оказалось той еще задачей. Но в итоге наши старания таки были вознаграждены. Утро выдалось ослепительно ясным, дул попутный ветер, и часов около девяти мы благополучно стартовали. Погода была почти идеальной. Если бы не необходимость дозаправки, мы могли бы вообще не заходить на Ньюфаундленд и просто лететь дальше на восток.

В Трепасси нас ожидали серьезные испытания. Погодные неприятности наложились на технические, и мы застряли в этой прибрежной деревушке на тринадцать суток вместо запланированных двух-трех.

Надеюсь, когда-нибудь мне удастся снова там

побывать — вволю порыбачить, поохотиться, спокойно пообщаться с гостеприимными жителями. В тот свой визит мы были в таком взвинченном состоянии, что могли думать только о метеосводках, расходе бензина, маслопроводах, негерметичных поплавках и прочих насущных бедах.

Два самых моих ярких впечатления от Ньюфаундленда — это сказочно богатые форелью реки и прелестные ковры ручной работы, которые тут мастерят из пряжи, продернутой сквозь холст. Основные материалы для них, как мне сказали, поставляет местное кладбище погибших кораблей. Оттуда же отчасти происходит и серебро в рыбацких домах (на любой такой находке можно прочесть название потерпевшего крушение судна).

Выброшенные морем предметы с затонувших кораблей по умолчанию принадлежат тому, кто их обнаружил. С этим никто не спорит, хотя и трудно отделаться от мысли, что кто-то лишился дорогой для него вещи. Нередко я воображаю, как было бы увлекательно заглянуть в старинные сундуки и бочки, принесенные прибоем. Вспоминаются пузырьки из «Алисы в Стране чудес», на которых красовались заманчивые надписи:

«Выпей меня!», «Съешь меня!». Так и случайные подарки водной стихии, наверное, чуть не в голос кричат: «Открой меня! Открой!»

Исторически Ньюфаундленд населяли в основном рыбаки из Англии, Ирландии и Франции. В конце каждого сезона они возвращались с уловом на родину. Но некоторые, отбившись от соплеменников, оставались здесь жить. От этих-то переселенцев и пошли нынешние островитяне.

Мы на себе убедились, какой контраст с суровыми приморскими пейзажами являет радушие местных жителей. Совсем небогатые люди, они с радостью делились всем, что имеют, с тремя упавшими с неба пришельцами. Вообще-то, авиаторов им видеть не в новинку. Например, в 1927 году тут на порядочный срок застрял итальянский первопроходец кругосветных перелетов Франческо де Пинедо, а в 1919 году из Трепасси стартовала трансатлантическая экспедиция на гигантских «летающих лодках» NC–4, организованная ВМС США.

Почту мы все это время не получали, ведь никто из наших американских друзей не предполагал, что мы так надолго задержимся в Трепасси (а письма из Бостона шли тогда до Ньюфаундленда

целую неделю). Телеграмм зато было множество. Как-то раз явился фотокорреспондент, прикативший на маленьком поезде из тех, что дважды в неделю курсируют между столичным Сент-Джонсом и южным побережьем.

Наша вынужденная остановка в Трепасси до того затянулась, что туземцы начали уже сомневаться в летных способностях «Фоккера». Жители окрестных деревень охотно приходили на него взглянуть, особенно в первые дни. И те, кто не видел нашего прибытия, похоже, думали, что мы проделали весь путь по воде.

Гавань в Трепасси на редкость узкая, и вылететь отсюда с большим грузом можно только при ветре строго определенного направления. Беда в том, что когда дует юго-восточный ветер (наиболее удобный для взлета с точки зрения топографии), он приносит с собой туман — и тогда всю береговую зону, где теплый Гольфстрим встречается с прохладными северными водами, наглухо затягивает пеленой.

Чтобы не упустить момент для старта, требовалось постоянно быть наготове, тем более что погодная обстановка менялась очень быстро. От планов взять с собой 900 галлонов бензина в итоге пришлось отказаться. И, даже урезав объем

до 700 галлонов, мы еле-еле сумели подняться в воздух. Уменьшенный запас топлива, естественно, ограничивал наши резервные возможности и сокращал дальность полета. Теперь мы рассчитывали дотянуть в лучшем случае до Ирландии. (В течение нескольких дней, с подачи наших агентов в Нью-Йорке, мы даже всерьез обсуждали вариант дозаправки на Азорских островах.)

Меня часто спрашивают, чем мы питались на борту. В Трепасси нам приготовили свежие сэндвичи с яичницей. Еще из провизии у нас был термос с кофе для мужчин (сама я кофе почти не пью, а обещанное какао почему-то не материализовалось), с десяток апельсинов, баночка солодовых конфет, немного молочного шоколада и пять галлонов воды. На экстренный случай имелся так называемый пеммикан — высококалорийный концентрат, употребляемый полярными исследователями. Считается, достаточно пары ложек в день, и человек будет всю дорогу здоров и счастлив. Вот уж не знаю. Отведав эту смесь, по виду напоминающую сало с невнятными темными вкраплениями, могу сказать, что насчет счастья тезис спорный (о питательности речи нет).

По правде говоря, хлопот и забот во время

перелета было столько, что голода мы особо не чувствовали. Я съела шесть солодовых конфет и два апельсина. Мужчины, по-моему, ограничились таким же пайком, запив это дело кофе. В состоянии нервного возбуждения от потребностей желудка как-то отвлекаешься. И потом, двадцать часов не такой уж долгий срок, и если человек в хорошей физической форме, вполне можно обойтись без сна и пищи.

Настало 17 июня. Ветер в районе одиннадцати утра был вполне приемлемый. Поступившая из Нью-Йорка метеосводка внушала умеренный оптимизм. Мы в очередной раз встали по ветру и порулили к устью гавани.

Под аккомпанемент волн, лупивших о поплавки и захлестывавших подвесные моторы, мы пропахали приличный отрезок, но так и не оторвались от воды. Перебор по весу. Штульц повернул назад и вывел «Дружбу» к исходной точке в надежде на еще одну попытку.

Тем временем я, стискивая в руке секундомер, чтобы засечь продолжительность взлета, приткнулась в уголке салона и не сводила глаз с указателя воздушной скорости. Доползет до пятидесяти миль в час — тогда есть шанс. Тридцать, сорок… Нет. Опять все с начала. Долгая пауза.

Но вот стрелка пересекает заветную отметку. Пятьдесят, пятьдесят пять… шестьдесят! Грузно покачивая крыльями, «Дружба» наконец поднимается в воздух. Оба подвесных мотора, изрядно нахлебавшихся соленой влаги, плюют брызгами.

Наши попытки покинуть Ньюфаундленд уже столько раз срывались, что действительный вылет привлек минимум зрителей. Я заранее составила короткую телеграмму с сообщением об успешном старте, попросив отправить ее в Нью-Йорк через полчаса после нашего отправления. Это была последняя моя весточка на родину до конца экспедиции.

Не будет преувеличением назвать наш трансатлантический вояж странствием сквозь облака. Всякая тучка, гласит пословица, где-нибудь да серебрится. Пустые выдумки. Облака по большей части представляют собой промозглую серую массу, угрюмую и недружелюбную. Но те, кто бывал высоко в небе, знают: стоит пробить эту толщу, и окажешься в особом, ни на что не похожем мире. Над вязкими слоями ваты — ослепительное солнце, озаряющее неоглядную белоснежную перину. Когда же светило начинает клониться к горизонту, облака иной раз вспыхивают самыми фантастическими оттенками. Понятно, что

там, на высоте птичьего полета, закатом можно любоваться дольше, чем внизу. И даже когда сгущается вечер, краски на верхних «этажах» гаснут не так сильно, как на земле.

На протяжении всего перелета я вела бортовой журнал, и, что любопытно, чаще всего в этих записях упоминаются именно облака.

Цитирую: «Похоже, мы потихоньку выбираемся из тумана. Курчавятся причудливые белые силуэты, мерцают полупрозрачные извивы. Облака встают в отдалении — как айсберги. Казалось, нам уже никогда не преодолеть мутной глухой завесы. Вершины туманных гор наливаются розовым в лучах заката. В ложбинах тускло и сумрачно».

Или вот еще:

«По-прежнему идем между облаками, но они понемногу редеют… Перед нами сплошная серая пелена. Оставшаяся позади водянистая туча зарделась отблесками зари. Как там у Гомера? „Вышла из тьмы розоперстая Эос…“

Бог ты мой! Море! Летим на высоте 3000. Разорванные облака. Без конца чертим зигзаги, пляшем между 1000 и 5000 футами, лишь бы выйти из облачности. Иногда в просветах мелькают солнце и клочки синевы, но коварные облака

вечно где-то поблизости».

В северных широтах, где проходил наш полет, летние дни необыкновенно длинные. Поэтому часов до десяти вечера было по-настоящему светло, а уже около трех утра забрезжила заря. Да и в короткий ночной промежуток совершенная темнота окружала нас, только когда мы входили в густой туман. Чаще всего нас сопровождало маячившее где-то вдалеке по левую руку бледное свечение, по которому угадывался круговой ход солнца.

Еще из бортового журнала: «Высота 5000 футов. Громада облаков. За кончик нашего крыла зацепилась Полярная звезда. На моих часах 3:15. С левой стороны вижу зарю».

В попытке вынырнуть из гряды облаков, вздымавших в рассветных лучах свои драконьи спины, самолет в какой-то момент забрался на 11 000 футов. Это был наш потолок за время рейса. А ниже всего — в каких-то сотнях метров от земли — мы шли, когда летели вдоль побережья Уэльса. Порой небо над Атлантикой набухало дождевыми тучами, и стоило «Дружбе» в них зарыться, как подвесные моторы начинали жалобно кашлять. Они плохо переносили сырость, потому что на взлете набрали много воды, и

теперь, когда влага испарилась, частицы соли вступали в контакт с искрами от свечей.

Случись «Дружбе» совершить вынужденную посадку на воду и начни она вдруг тонуть, нам бы не поздоровилось, ведь ради экономии веса мы не стали брать с собой никаких спасательных средств, включая резиновую лодку, которую изначально планировали. Теперь я катаюсь на ней летом у себя в городке Рай под Нью-Йорком. Надувается она в два счета и никогда не переворачивается; впрочем, грузоподъемность я ни разу не тестировала.

Итак, солнце легло спать поздно, а встало рано. При свете утра мы вскарабкались, как было сказано, на 11 000 футов, но и этой высоты оказалось недостаточно, чтобы выйти из облаков, громоздившихся впереди, точно диковинные горы картофельного пюре. Билл хотел подняться еще и вырваться-таки из облачности, но, проверив запас топлива, убедился, что мы не можем себе этого позволить.

Горючего оставалось на несколько часов. «Дружба» зарылась носом в белые облака, и мы стремительно опустились сквозь мглистую пелену до 2500 футов.

Цитирую опять свой бортовой журнал:

«Сбавляем высоту. Похоже, Билл думает прорваться. Внизу тоже туман. Мы пока в него не вошли, но вот-вот коснемся верхней кромки — судя по тому, что я могу разглядеть в заднее стекло… Видимости никакой.

Летим по приборам. Сначала медленное снижение. Теперь резкий спуск. Жутко болят уши. Высота 5000. Влажность неимоверная. Окно сплошь в каплях».

При чем тут, спросите вы, боль в ушах? Все дело в слишком быстром изменении высоты. По мере того как самолет приближается к земле, плотность атмосферного воздуха неуклонно растет. И наиболее чувствительно на такое повышение давления реагируют как раз наши барабанные перепонки (особенно если какие-то каналы заложены, как бывает во время простуды). Плавное уменьшение высоты дискомфортом обычно не сопровождается. Но когда это происходит стремительно и перепад высот велик, могут возникнуть неприятные и даже болезненные ощущения. Вообще говоря, если такое скоростное снижение будет продолжаться на протяжении многих тысяч футов, то недалеко и до разрыва барабанных перепонок. Тут уместна аналогия с подводным плаванием. Организм ныряльщика должен адап-

тироваться к росту давления постепенно, иначе погружение чревато необратимыми последствиями для здоровья, не говоря уже о болевых симптомах. Слишком быстрое всплытие тоже опасно. Требуется время, чтобы подстроиться под уменьшение давления.

Билла подобные нюансы, конечно, не заботили. Он лишь вел машину, как считал нужным, не обращая внимания на мелкие временные неудобства. В конце концов он выровнял самолет, и мы продолжили движение на крейсерской скорости. Теперь сквозь просветы под нами изредка мелькал океан.

Не могу не повторить историю о самом волнующем моменте нашего путешествия, хотя уже и описывала ее в своей первой книжке[5]. Так случилось, что в первый же день перелета, часов в восемь вечера, у нас отказало радио. Это лишило нас возможности принимать сообщения от кораблей и уточнять, где мы находимся. Оставалось полагаться на счисление пути.

Согласно нашим расчетам, вот-вот должны

---

**[5] Примечания: 5**

Амелией Эрхарт написано три книги: «Двадцать часов сорок минут: На „Дружбе“ через Атлантику» (1928), «Счастье летать» (1932) и «Последний полет» (1937, дополнена ее супругом Джорджем Патнемом). — *Примеч. ред.*

были показаться берега Ирландии. Но если мы допустили ошибку и сбились с курса, то по причине дефицита горючего все могло закончиться для нас плачевно. А между тем надежды увидеть Изумрудный остров таяли с каждой минутой.

Вдруг сквозь прореху в тумане блеснула вода. Прямо под нами — трансатлантический лайнер! Но почему он идет наперерез нашему курсу, а не параллельно, как, по идее, должен? Это отчаянно сбивало с толку. Выходит, нас все-таки занесло куда-то в сторону?

Мы принялись кружить над пароходом, уповая на то, что капитан сообразит, чего мы хотим, и велит написать для нас краской на палубе координаты. Так ничего и не дождавшись, мы нацарапали записку с просьбой о помощи. Я сунула бумажку в мешок и, кинув для балласта пару апельсинов, попробовала забросить этот снаряд на корабль через люк в днище самолета. Увы, снайперские способности меня подвели. Прицел сбился, и два наших последних апельсина скрылись в пучине на некотором удалении от лайнера.

Что же делать? Нельзя больше тратить горючее на бесцельное кружение. Допустим, мы и правда чересчур отклонились. Не лучше ли нам

в таком случае признать себя побежденными и сесть на воду около неопознанного судна, чтобы нас подобрали? Или стоит держаться до конца и идти намеченным курсом, доверившись ранее сделанным прикидкам?

По молчаливому согласию решено было продолжать. Мы знали, что бензина у нас от силы часа на два, — имело смысл по максимуму использовать этот остаток и попытаться завершить начатое.

Итак, летим дальше на восток. Отрывочные записи в бортовом дневнике передают все напряжение ситуации:

«Радио умерло. Снижаемся в просвет. 2500 футов.

8:50. 2 судна!!!! [Это были два небольших корабля, появление которых ничуть нас не встревожило, напротив — обрадовало: первый признак жизни.] Транс. лайнер. Надо получить пеленг. Связь оборвана. [Билл что есть мочи взывал к радио, но оно упорно молчало.] Бензина на час. Караул. Почему все суда идут нам наперерез?»

Словечко «караул» как нельзя лучше характеризует наши чувства в те минуты: растерянность, бессилие перед катастрофически убывающим запасом горючего, мучительную досаду от невоз-

можности достучаться до судна, которое от нас так близко.

Этим судном оказалась «Америка» под командой капитана Фрида. Как он позже сам мне говорил, у него было твердое правило: узнав об очередном перелете через Атлантику, он приказывал каждые два часа писать на палубе текущие координаты — в помощь авиаторам. Но ни один самолет на его пути так и не встретился. О нашей же экспедиции капитан ничего не слышал, и ему даже в голову не пришло заранее подготовить ведра с краской. Впоследствии он горячо извинялся передо мной за эту оплошность и с тех пор, кажется, всегда держит банки поблизости, чтобы в случае чего выручить заблудившийся самолет.

Как потом стало ясно, в момент пересечения с «Америкой» мы находились всего в нескольких милях от суши. Сами того не подозревая, мы миновали Ирландию и теперь шли над Ирландским морем, приближаясь к Уэльсу. Этим-то и объяснялась диагональная траектория океанского лайнера.

Вскоре после безрезультатной «апельсиновой бомбардировки» мы заметили под собой скопление рыболовных лодок, совсем маленьких, а значит, до берега точно недалеко. Какого именно

берега — мы понятия не имели, да это было и не важно.

Едва контуры «Америки» отчетливо проступили из тумана, как показалась и земля. Правда, мы к тому времени насмотрелись уже на столько темных туч, напоминавших по виду землю, что поначалу приняли и это явление за очередной мираж. Однако призрачная тень не пропала, не растворилась, а наоборот, все больше увеличивалась в размерах, чем дальше мы летели сквозь хмурую морось. Сомнений быть не могло: это суша.

Мы низко скользили вдоль обрывающихся в море скал, и вскоре под нами открылся игрушечный, точно с картинки, сельский ландшафт: ухоженные изгороди, аккуратные поля, дороги с шеренгами деревьев.

Но мы старательно держались воды: с поплавковым шасси рискованно забираться вглубь незнакомой суши, особенно когда у тебя почти пустые баки. Немного погодя мы заметили разрыв в береговой линии и какой-то городок. Билл пошел на посадку. Было ясно, что на этом наше путешествие закончится, — жалкие остатки горючего уже не дадут нам взлететь. Бензина оставалось на самом донышке, и в моторы он

поступал, только когда мы шли горизонтально.

Билл посадил «Дружбу» посередине пролива и подрулил к большущему навигационному бую, к которому мы и привязали наш транспорт, чтоб не унесло волной. Трансатлантический переход был завершен, и мы стали ждать, когда местные жители выйдут нас поприветствовать.

«Дружба» стояла где-то в полумиле от суши, но население не обнаруживало ни малейших признаков любопытства. Можно было подумать, гидропланами тут никого не удивишь. Никогда не забуду трех рабочих на железнодорожных путях у берега. Такому безразличному спокойствию мог бы позавидовать любой философ. Они внимательно нас оглядели, даже подошли ближе к воде, но уже через минуту потопали назад и невозмутимо вернулись к работе.

У нас не было другого выхода, кроме как оставаться на борту и ждать. Время шло — и дождь тоже, но ничего не происходило. Потом начали медленно подтягиваться группки людей. «Слим» Гордон вылез из кабины на шасси и принялся кричать, чтобы за нами прислали какую-нибудь лодку. Ноль реакции. Если даже его и слышали, то вряд ли понимали. Для валлийского уха американский английский звучит не менее странно,

чем их язык для нас. Хорошо помню свое впечатление от тамошней речи. Нечто вроде *лмнпкрс*.

«Я добуду нам лодку», — решительно заявила я. Просунулась в кабину и стала подавать сигналы бедствия, размахивая из окна белым полотенцем. Какой-то вежливый джентльмен на берегу снял пиджак и приветливо помахал в ответ. Вот и вся песня.

Наконец и в самом деле появилось несколько лодок, и новость о нашем прибытии достигла суши. Тем не менее прошел еще не один час, прежде чем «Дружба» пришвартовалась на ночевку в местной гавани и экипаж благополучно сошел на берег.

У нас был план дозаправиться и тут же лететь в Саутгемптон. Но погода не сулила ничего хорошего, к тому же три мушкетера уже начали ощущать потребность в отдыхе и пище. И то и другое мы, впрочем, получили тоже далеко не сразу. Поужинать удалось часов в десять вечера. А прежде нас едва не растерзали тысячи восторженных валлийцев, чей энтузиазм с трудом сдерживали три оторопелых полисмена.

Позже гостеприимные жители Барри-Порта воздвигли в память о нашем визите целый монумент. Высота обелиска — восемнадцать футов, а

надпись на пьедестале гласит:

*Памятный знак установлен в честь Амелии Эрхарт из г. Бостон (США), первой женщины, перелетевшей Атлантический океан, и ее спутников Уилмера Штульца и Луиса Гордона. Вылетев из Трепасси (Ньюфаундленд) на гидроплане «Дружба», они прибыли в Барри-Порт 18 июня 1928 года, через 20 часов 40 минут после отправления.*

Утром следующего дня мы вылетели из Барри-Порта. На сей раз — единственный за все путешествие — «Дружбой» управляла в том числе я. В гавани Саутгемптона было яблоку негде упасть, и Билл никак не мог отыскать место для посадки. Какое-то время мы в замешательстве кружили над разномастными судами, но тут, на наше счастье, в воздух взметнулись зеленые огни: сигнальные ракеты с быстроходного катера. Так встречавшая нас делегация подсказывала, где лучше приводниться.

Этот же катер затем доставил нас на берег. Больше я «Дружбу» с тех пор не видела. И, как ни прискорбно, ни один из нас больше не видел ни карт, ни иных частей нашего бортового оборудования. Все исчезло без следа. А ведь мы бы, пожалуй, не отказались сохранить некоторые из этих вещиц для потомков. Похоже, мания

собирать всякую всячину «на память» — общее свойство человеческой натуры. Остается утешаться тем, что чьим-то внукам, пусть и не нашим, эти сокровища все-таки достались.

Вот вам пример. По прибытии в Барри-Порт весь мой багаж состоял из двух шарфиков, зубной щетки и расчески. Один шарфик сорвал с меня какой-то ловкий охотник за сувенирами; я даже не заметила, как это произошло. Второй не постигла та же участь только потому, что он был завязан узлом. Расческа и щетка тоже уцелели — спасло их, видимо, то, что лежали они в недрах нашей общей на троих дорожной сумки.

Судя по всему, факт отсутствия у меня багажа (и даже сменной одежды) вызвал немалый интерес публики, особенно ее женской части. Признаться, я и не думала изображать из себя законодательницу мод в области трансатлантических перелетов. Выбор гардероба в моем случае был продиктован только одним: необходимостью экономии веса и места. Так как за время пути я ни разу не переоделась, сердобольные английские друзья при встрече буквально завалили меня нарядами. Пресса историю, как водится, раздула, и когда пару недель спустя я приехала с тремя чемоданами в Нью-Йорк, было уже не отвертеться

от уплаты пошлин, которыми суровые таможенники обложили все мои покупки и подарки.

«Дружбу» вскоре приобрел один американец, который в свою очередь перепродал ее трем южноамериканским пилотам, затевавшим собственный перелет через Атлантику. Их план, впрочем, так и не был реализован, а недавно до меня дошли слухи, что наш верный крылатый служака находится на вооружении некой повстанческой группировки в Южной Америке…

В Саутгемптоне в числе прочих официальных лиц нас встречала спонсор экспедиции — госпожа Эми Гест. Только теперь я по-настоящему осознала, что все это предприятие от начала до конца было начинанием, по сути, феминистским, ведь его инициировала и профинансировала женщина, стремившаяся продемонстрировать возможности своего пола.

И все же мне казалось странным то несоразмерное внимание, какое публика уделяла единственной женщине на борту «Дружбы» в ущерб мужчинам — истинным героям перелета. Заслуга принадлежит главным образом им, а также нашему спонсору и, конечно, производителям самолета и двигателей. Эту мысль я и теперь стараюсь доносить до аудитории при всяком

удобном случае.

Но так уж вышло, что я женщина, и к тому же первая, кто пересек Атлантику по воздуху, и именно это обстоятельство, похоже, интересовало публику и прессу больше всего. При глубочайшей несправедливости такого дисбаланса он был неизбежен. В дальнейшем, когда женщины начнут играть более активную роль в тех или иных экспедициях, половая принадлежность наверняка уже не будет так сильно влиять на оценку сравнительного вклада участников.

Однажды я вернусь в Англию и наверстаю все, что не успела во время того скомканного визита. Две недели в Лондоне пролетели как сон: сплошная круговерть чаепитий, театральных вечеров, лекций, матчей по теннису и поло, встреч в парламенте — и везде мельтешение сотен лиц.

И все же несколько эпизодов живо сохранились в моей памяти. Одно из самых ярких впечатлений связано с леди Нэнси Астор, выдающейся женщиной редкого сердца. Когда мы осматривали ее великолепный загородный дворец, она отвела меня в сторону и сказала: «Ваш перелет через Атлантику меня ничуть не интересует. Расскажите лучше о своей социальной работе». Было приятно, что кто-то видит во мне человека. Услышав мой

рассказ о посещении лондонского «Тойнби-Холла» (по образцу которого, собственно, и устроен наш «Денисон-Хаус»), леди пообещала прислать мне парочку подходящих книг. Своего обещания она не забыла, да и с выбором не ошиблась.

В точности как в известном стихотворении Милна, я с удовольствием посмотрела смену караула у Букингемского дворца, — может, церемония мне потому и понравилась, что так она забавляла Кристофера Робина. А непривычное для нас, американцев, левостороннее движение вызвало у меня примерно те же эмоции, что какая-нибудь новая увлекательная игра.

Первый вопрос, который мне задали на пресс-конференции, звучал так:

— Вы хотели бы встретиться с принцем Уэльским?

— Это зависит от желания Его Высочества, — с безупречной корректностью ответил вместо меня какой-то американский чиновник.

Сочтя ответ исчерпывающим, я промолчала. А на следующий день в одной британской газете читаю, что якобы выдала такую реплику: «Что за вопрос, мне тут у вас ва-аще нравится. И повидать принца Уэльского было б славно, это уж как пить дать». Я до сих пор бережно храню эту вырезку.

Не исключаю, что приписанный мне журналистами гнусавый просторечный выговор как раз и лишил меня шанса на аудиенцию.

Покружив две недели в вихре лондонской жизни, мы отправились домой на океанском лайнере «Президент Рузвельт». Какое это было счастье! Впервые с момента вылета из Бостона мы наслаждались блаженным покоем и отдыхом, а вдобавок могли с позволения капитана Гарри Мэннинга сколько душе угодно торчать на мостике.

«Может, лучше рванем в Южную Америку? Чтó нам Нью-Йорк!» — чуть не каждый день подначивали мы капитана. Вот бы пароход изменил курс и доставил нас троих в какой-нибудь экзотический райский уголок, где нас никто не знает!.. При мысли о перспективе шумных торжеств и чествований делалось как-то не по себе, и хотелось, чтобы океан никогда не кончался.

Вопреки нашим опасениям, прибытие на родину прошло на ура. Нас ожидали прием в ратуше и вручение медалей — сперва в Нью-Йорке, затем в Бостоне и Чикаго. Когда едешь по какому-нибудь Бродвею, а ликующие горожане забрасывают тебя самыми невообразимыми предметами вплоть до телефонных справочников, это напоминает

пародию на античное триумфальное шествие.

Тогда, в 1928 году, вернувшийся из трудного полета авиатор все еще воспринимался как сенсация. Если это был мужчина, новость печатали среди других главных известий на первой полосе, если женщина — ей даже посвящали передовицу (да-да, снова вопрос пола).

В общей сложности нас звали к себе с визитом, если не ошибаюсь, тридцать два города. Я с интересом узнала, что являюсь уроженкой Бостона, Канзас-Сити, Чикаго, Де-Мойна, Лос-Анджелеса и ряда других населенных пунктов. (Мое детство, как я уже говорила, прошло в нескольких штатах.) И хотя мы были невероятно польщены всеми этими любезными приглашениями, значительную их часть пришлось за недостатком времени отклонить.

По совету друзей мы совершили короткое турне, объехав несколько крупных городов, после чего я предпочла удалиться со сцены. Согласись я на полный вариант маршрута, то колесила бы по стране целый год.

О том, чтобы расслабиться, правда, не могло быть и речи. Так уж устроен современный мир: если на твоем счету какое-нибудь неординарное достижение (рекордный перелет, кругосветка

на крошечном суденышке или, скажем, заплыв через Ла-Манш), почти наверняка придется взять в руки перо. У тебя над душой обязательно будет стоять нетерпеливый издатель, требующий выдать на-гора книгу, да поскорее. Я тоже попала в такие цепкие объятия и первые недели своего «отдыха» волей-неволей посвятила написанию скромного опуса под названием «Двадцать часов сорок минут».

Изредка отрываясь от своего труда, я встречалась с редакторами, рекламными агентами, владельцами авиакомпаний, деятелями образования. От предложений — щедрых, заманчивых, а иногда попросту диких — не было отбоя. Не успела я толком обдумать возможные варианты, как работа над книгой подошла к концу. Настала пора снова подняться в воздух.

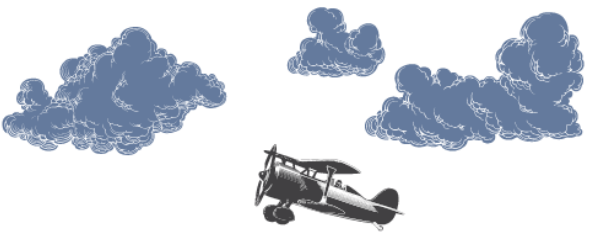
Пока мы гостили в Англии, я купила у леди Мэри Хит небольшой спортивный биплан «Авро» — тот самый, на котором она в одиночку проделала путь от Кейптауна до лондонского Кройдона. Фюзеляж пестрел всяческими медалями и памятными отметками, связанными с этим историческим перелетом, а специально для меня она добавила еще такую табличку: «Амелии Эрхарт от Мэри Хит. Витая в облаках, держи ручку

от себя». Другими словами, когда при управлении позволяешь себе блуждать мыслями, следи за тем, чтобы нос самолета смотрел вниз и поддерживалась безопасная скорость.

Покупку доставили в удачное время. Рукопись была почти готова, и я успешно чередовала правку заключительных глав с полетами на «Авро», используя вместо аэродрома ближайшую площадку для игры в поло. А когда подоспела финальная корректура, я приобрела хорошенький комплект аэронавигационных карт и отправилась в Калифорнию, где в тот год проходили Национальные воздушные гонки.

У меня по-прежнему не было определенных планов на жизнь. Вернуться к социальной работе или заняться чем-то, связанным с авиацией? Я не знала, да и не считала нужным ломать голову. В тот момент мне хотелось только одного: немного побродить по свету… а вернее сказать — по небу.

# Вольными дорогами



Перелет, который я тогда совершила, стал для меня приятной передышкой. Впоследствии говорили, что я считаюсь теперь первой женщиной, которая в одиночку пересекла по воздуху Северо-Американский континент от Атлантического до Тихого океана и обратно[6]. Но сама я в ту пору воспринимала свою затею скорее как небольшие каникулы — возможность отправиться по

---

**[6] Примечания: 6**

Мне не удалось найти сведений, которые бы это опровергли. — *Примеч. автора.*

городам и весям и заодно размять конечности, онемевшие от писания.

Первая часть моего вояжа пролегала через Питсбург, Дейтон, Терре-Хот, Сент-Луис, Маскоги и штат Нью-Мексико. Затем, сделав вынужденный крюк, я приземлилась наконец в городке Пекос (Техас).

Автомобилисты вечно жалуются на нехватку парковок. Однако для крылатых машин отсутствие посадочных площадок может обернуться еще более серьезными неудобствами. Если вдруг отказал мотор (что, впрочем, в наши дни случается все реже), пилот вынужден искать место, где приземлиться. Да, он может вести самолет так, чтобы он мягко планировал вниз с неработающим двигателем, но для посадки, как ни крути, нужно ровное открытое пространство.

Ничто рукотворное не застраховано от поломок, и даже самые надежные современные моторы тут не исключение, а значит, вынужденные посадки время от времени неизбежны. И «парковочное место» в такой ситуации имеет принципиальное значение. Никаких особых изысков не требуется, хотя, конечно, летчик будет рад просторному благоустроенному аэропорту со всеми необходимыми постройками и вспомога-

тельными службами. Ну а если в данном районе авиасообщение развито недостаточно, чтобы оправдать подобные траты, то довольно будет и просто хорошо выровненной полосы.

Как уже говорилось, иногда имеет смысл посадить самолет даже при мелкой неисправности, раз ее невозможно устранить в воздухе. То же самое уместно в штормовую погоду, когда пилот не хочет рисковать и решает переждать бурю на земле. И хотя в описанных обстоятельствах положение, скорее всего, не столь критическое, как в случае отказа мотора, безопасное место для посадки все-таки необходимо.

Я от всей души поддерживаю идею общенациональной программы «воздушной маркировки». Любой пилот, когда замечает долгожданный просвет в облаках и снижается в поисках ориентиров, несказанно рад точной информации о своем местоположении — хотя бы просто для самопроверки. Если же он сбился с курса, ему тем более важно выяснить, куда его занесло, чтоб не изводить понапрасну драгоценное горючее. Бывает, самолету требуется срочный ремонт, а может, вот-вот стемнеет. Тогда на счету каждая минута, и хорошо различимая с высоты надпись с названием города — настоящий спасательный

круг. Особенно такие подсказки актуальны для малоопытных пилотов на дальних рейсах.

В вопросе о создании подобных указателей есть и другая сторона: когда населенный пункт узнается с воздуха, это свидетельство небезразличного отношения. По многим маршрутам регулярно летают тысячи людей, но при отсутствии читаемых с воздуха надписей они вряд ли поймут, где находятся. За последние пару лет в этом деле наметился существенный прогресс, однако во многих районах до сих пор не введены ориентировочные знаки для самолетов. Я считаю, долг каждого уважающего себя города, большого или маленького, — громко заявить о себе воздушным путешественникам и крупными буквами нанести на подходящей крыше свое название (желательно белой или хромовой желтой краской). Не помешает добавить и стрелку с направлением на ближайший аэродром.

Сами подумайте: как бы мы ездили на автомобилях, не будь у нас указателей? А летчикам еще труднее. Попробуйте-ка угадать город, когда несетесь по воздуху со скоростью 100 миль в час, а под вами — пучки и перекрестья шоссе и железнодорожных линий, заплатки полей и клеточки кварталов, вдобавок перепоясанные

лентой реки, а то и не одной. Согласитесь, такой географический ребус не каждому по зубам.

Лично мне во время моих трансконтинентальных блужданий попалось всего несколько городов с приличными «воздушными вывесками». Где-то надписи выцвели или до того заросли грязью, что их уже не разобрать; в других местах нормально читаются разве что названия каких-нибудь таблеток или мазей. В региональных торговых палатах не всегда осознают потенциал авиарекламы, а вот фармацевтические фирмы не дремлют и охотно размещают свои торговые марки на покатых крышах, чтобы их было видно и с земли, и с воздуха.

От обычной надписи на здании вокзала или другом сооружении проку мало: ее можно разглядеть, только если идти на опасно низкой высоте, хотя иной раз у летчика просто нет другого выхода. Думаю, в свое время «воздушная маркировка» станет обязательной по закону, как это уже сделано в штате Мэриленд для всех городов с населением свыше 4000 человек. Министерство торговли предлагает ввести единообразную систему указателей вблизи железных дорог и автомагистралей, что позволит легко распознавать эти надписи. Также для размещения знаков

неплохо подойдут газгольдеры, благо их достаточно легко заметить с воздуха.

«Стрелка компаса указывает строго на запад. В воздухе я уже больше часа. Скорость 100 миль. Если я не отклонился от курса и верно рассчитал снос, то через минут тридцать должен буду пересечь реку в пятидесяти милях от Багвилля. Дальше пойдут железнодорожные пути. Первый город по левую руку — Прюн-сити». Такие примерно мысли роятся в голове пилота, когда он летит над незнакомой местностью.

В процессе своего воздушного кочевья через материк я не раз умудрялась заблудиться, причем отнюдь не из-за тумана.

Двигаясь над Техасом на запад от Форт-Уэрта, я попала в страшную болтанку. Воздушные ямы — то еще испытание: тебя подбрасывает и мотает из стороны в сторону, как корабль в неспокойном море. В случае особо сильной турбулентности полет на маленьком биплане мало отличается от трансокеанского перехода на каноэ.

Машину немилосердно трясло, а тут еще совсем некстати понадобилось подкачать бензин из запасного бака. Параллельно я не оставляла попыток следить за управлением. Дело кончилось тем, что у меня улетела карта. Обычно я

пришпиливала ее к подолу и держала в раскрытом виде на коленях. Но в эту суровую качку булавка каким-то образом сорвалась, и карту унесло ветром.

Когда удалось немного оглядеться, я не обнаружила никаких наземных ориентиров, способных прийти мне на помощь. Тогда я решила держаться того же курса, что и раньше, то есть идти на запад с небольшим уклоном к югу.

Вскоре чуть к северу показалось оживленное шоссе. Я уверенно пристроилась рядом. Такое плотное движение — уж явно все эти люди едут тут не просто так. Стало быть, мне с ними по пути. Подо мной расстилалась бескрайняя холмистая равнина, нарушаемая только редкими ранчо да нефтяными вышками, и автомобили были единственным признаком цивилизации на много миль вокруг. Я упорно следовала вдоль шоссе через Техас и дальше, вглубь Нью-Мексико, — и на всем отрезке мне встретилась лишь парочка безымянных городков. И тут, к моему ужасу, транспортный поток начал таять! Машины разбредались в разные стороны. Дорожная артерия вместе с двигавшимися по ней путниками на колесах вдруг просто растворилась в воздухе, и я осталась одна — в совершенном смятении.

Тем временем солнце неумолимо клонилось к закату. Горизонт заволокло пыльной лиловатой дымкой. В желудке было пусто, и топливным бакам в скором времени грозила та же участь. Отчаянно хотелось куда-нибудь добраться, пока не совсем стемнело.

Вдруг в поле моего зрения вплыло скопление домов, жавшихся к нефтяной скважине. Я осторожно снизилась и немного покружила над сумеречным ландшафтом, чтобы оценить качество грунта и присмотреться к единственной на все селение широкой и как будто даже ровной дороге. Убедившись, что другого подходящего места для посадки нет, я приземлилась в конце этого местного бродвея. В высокогорной местности, где воздух разрежен, сажать самолет необходимо быстро, так что, боюсь, я несколько нарушила скоростной режим, когда лихо прокатилась на своем «Авро» по центру городка.

На зрелище не преминули сбежаться местные жители, а я не преминула расспросить, куда попала. Как выяснилось, сей гостеприимный «мегаполис» существует уже целых полгода и рождением своим обязан нефтяному буму.

Мне помогли сложить крылья моего биплана и позволили воспользоваться единственным на

всю округу телефоном, чтобы отправить пару телеграмм. Затем был ужин в кафе «Сова»: яичница, кофе и хлеб — такие предсказуемые, но такие желанные. А потом — блаженный сон на настоящей кровати!

Освежающая прохлада ночи, проведенной в этой высокогорной пустыне, пришлась весьма кстати. Я так долго летела в открытой кабине на солнцепеке, что успела не на шутку обгореть. Вместо шлема на мне почти все время была плотно прилегающая шляпа (не считая неизбежных очков), так что вся нижняя половина лица приобрела неотразимый кирпичный оттенок. Ну и разумеется, очки наградили меня двумя бледными овалами вокруг глаз. Словом, вид был еще тот. Помнится, я тогда еще записала в бортовом журнале, что, если все-таки доберусь до Лос-Анджелеса, знакомые наверняка примут меня за игуану.

Наутро я продолжила свой путь, с общей помощью взлетев все с той же центральной улицы. Во время сборов как назло спустило колесо, и, пока я с аппетитом завтракала непреложной яичницей, жители городка любезно залатали прокол. Правда, когда я стала влезать в кабину, мне показалось, что давление в шине слабовато,

но нефтяники дружно меня успокоили.

И вот под крылом снова плещутся выжженные просторы американского Юго-Запада. Когда летишь над незнакомой или необитаемой территорией, охватывает такое же чувство одиночества и оторванности от всего мира, как над бескрайним океаном. В городке мне сказали, что если двигаться примерно на юго-запад, то где-то через сотню миль я увижу либо реку с железнодорожным полотном по правую руку, либо железнодорожную магистраль с шоссе по левую — в зависимости от того, западнее или южнее буду лететь.

Знаете, как бывает, когда, притормозив, спрашиваешь дорогу в какой-нибудь сельской местности? Указаниями тебя обычно снабжают весьма туманными: «Езжайте прямо, а мили через три-четыре поверните возле старого амбара налево. Потом по мосту через ручей…» Но в таких случаях под колесами по крайней мере есть осязаемая путеводная нить.

Ландшафт на западе страны витиеватый и дикий, сплошь рассеченный змейками рек, и когда ближе к полудню я добралась-таки до железной дороги, радости моей не было предела. Помню, что ликовала почти так же, как экипаж «Дружбы» в тот самый момент, когда в конце трансатланти-

ческого перелета показалась спасительная суша.

Готовясь приземлиться в Пекосе, я вспомнила об утреннем эпизоде с покрышкой и на всякий случай посадила самолет как можно деликатнее. Колесо и впрямь оказалось спущено, но благодаря небольшому весу машины все обошлось.

В Пекосе меня встретили очень радушно. Сладили с коварной шиной и пригласили отобедать в местном ротари-клубе[7]. Чуть позже в тот же день я взяла курс на Эль-Пасо, но не сумела до него дотянуть, так как биплан выкинул новое коленце: ни с того ни с сего забарахлил мотор. Ничего не оставалось, как в срочном порядке приземлиться среди мескитовых зарослей и соляных холмов. Не больно удобная посадочная площадка, но лучшей мне с высоты 4000 футов отыскать не удалось.

Вокруг меня тут же собрались любопытные (рядом проходило шоссе). Всем, особенно женщинам, не терпелось на меня взглянуть. Что тут скажешь?.. Остается надеяться, что в один прекрасный день на летчиц перестанут смотреть

---

**[7] Примечания: 7**

*Ротари-клуб* — светские клубы организации «Ротари Интернешнл», существующие по всему миру. На их собраниях участники клуба занимаются обсуждением и организацией совместных гуманитарных проектов; часто на них приглашают выступить выдающихся деятелей современности. — *Примеч. ред.*

как на диковинных зверей.

Когда я пошла на снижение, мимо как раз пролетал другой аэроплан. Пилот, проявив себя как человек с хорошими манерами, кружил надо мной до тех пор, пока не убедился, что я благополучно села.

Самолет рожден бороздить небо, и грустно видеть, когда его тащат на веревке. Однако именно таким способом крылатому малышу с бортовой надписью «G-EBUG» (мой номерной знак) предстояло вернуться в Пекос. Поскольку колеса не были рассчитаны на большие сухопутные дистанции, нам пришлось ехать с черепашьей скоростью десять миль в час и вдобавок останавливаться через каждые три мили, чтобы дать подшипникам остыть. Когда мы добрались до Пекоса и уложили бипланчик спать за каким-то ангаром, уже стемнело. Теперь оставалось ждать, пока из Эль-Пасо прибудут запчасти для мотора.

Вполне естественно, что не все идет гладко, когда дикой птицей отправляешься в неведомые края и сажаешь машину в непроверенных местах. Но счастье, которое дарят эти странствия, искупает все неудобства.

По поводу шифра G-EBUG должна заметить, что это британский номерной знак, который пере-

шел ко мне «по наследству» от леди Хит, когда я купила у нее самолет. Что касается американских регистрационных знаков, то они представляют собой буквенно-цифровые обозначения и строятся по следующим принципам.

Индекс воздушных судов, получивших так называемый сертификат типа (*approved type certificate,* ATC), состоит из ряда цифр, которым предшествует заглавная «С». Этот префикс означает, что самолет прошел испытания на летную годность по нормам Министерства торговли и может эксплуатироваться на всей территории Соединенных Штатов. Если перед «С» стоит еще литера «N», то судно может совершать полеты также за рубежом. Скажем, регистрационный знак моей «Локхид-Веги» — NC 7952. Ясно, что все самолеты, используемые в коммерческих воздушных перевозках, должны в обязательном порядке иметь свидетельство «С».

Для летательных аппаратов, которые находятся на опытной стадии, предназначены специальные обозначения, начинающиеся с буквы «Х» (от слова «экспериментальный», *experimental*).

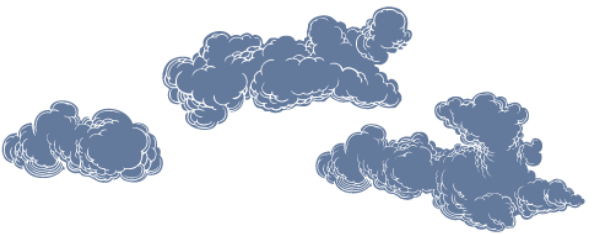
При внесении изменений в какую-либо часть самолетной конструкции, ранее одобренной Министерством торговли, пилот обязан уведомить

уполномоченного инспектора. В таком случае воздушному судну, как правило, присваивается знак с литерой «R» («ограниченный», *restricted*). Конкретное обозначение зависит от характера модификации. Допустим, самолет полковника Линдберга имеет индекс NR 211.

В последнее время в Министерство поступает все больше заявок на регистрацию, поэтому к стандартному сочетанию с литерами NC стали добавлять еще отдельный буквенный код. К примеру, машина, на которой я установила свой первый мировой рекорд скорости полета среди женщин, носила обозначение NC 497 H.

Встречаются также самолеты с чисто цифровыми индексами. Отсутствие букв говорит о том, что по той или иной причине самолет нельзя зарегистрировать обычным порядком, поэтому он имеет только идентификационный код. (Это касается, в частности, моего биплана G-EBUG и других машин, импортированных из Англии.) В индексах самолетов, принадлежащих Министерству торговли, обязательно присутствует буква S. Как правило, это короткие номера типа NS 1, 2, 3.

# Что дальше?



Из своей трансконтинентальной авантюры я вернулась осенью 1928 года. Было отрадно, что по пути удалось заглянуть в Лос-Анджелес, где в тот год проходили Национальные воздушные гонки, и пообщаться со старыми друзьями. Кое-кого я не видела со времен учебы летному делу.

И вот я снова в Нью-Йорке, и снова раздумываю, чем заняться. После перелета через Атлантику я стала получать множество предложений о сотрудничестве, хотя мне это и было странно. С чего вдруг участие в такого рода экспедиции делает

человека пригодным к профессии, в которой он ровно ничего не смыслит? Этой логики мне не постичь. Словом, на меня посыпались приглашения от рекламных агентств и других предприятий загадочного профиля (людям вечно подавай имена, которые сейчас на слуху). Появилось и несколько вариантов устроиться в коммерческую авиацию.

У нас в Соединенных Штатах потенциал воздушного сообщения по-настоящему осознали только после эпохального перелета Чарльза Линдберга. Все разом заговорили о том, что за авиаперевозками большое будущее, хотя на самом деле воздушный транспорт исподволь развивался уже несколько лет и страну покрывала целая сеть авиалиний. Для многих, впрочем, интерес к растущей отрасли ограничивался перспективой выгодных инвестиций в акции. Влиться в ряды авиапутешественников сами эти люди и не думали.

Той же осенью энергичный главный редактор *Cosmopolitan* Рэй Лонг позвал меня вести в его журнале авиационную рубрику. Учитывая тираж издания, это означало, что я смогу обсуждать свою любимую тему с поистине гигантской аудиторией. Заманчиво! А еще я отчетливо понимала, что, согласившись, бесповоротно свяжу свою

судьбу с авиацией.

В мои обязанности входило не только популярно рассказывать об авиации на страницах журнала, но и отвечать на многочисленные письма читателей. Полетами тогда бредил каждый второй, и люди хотели знать, как проникнуть в этот увлекательный мир. Карьерных возможностей и правда было в избытке. И надо сказать, обращались ко мне далеко не только девушки. Не меньше вопросов я получала от юношей и взрослых мужчин, а также женщин.

Письма приходили разные — и очень толковые, и почти анекдотичные. Со мной делились историями о безденежье, мечтах и честолюбивых замыслах. Некий изобретатель придумал, как повысить эффективность любого самолета на тридцать процентов. Агента по недвижимости тянуло в авиацию, потому что это «прогрессивно». Один молодой человек просил: «Подскажите, пожалуйста, летную школу. Я всего лишь конторский служащий, но очень, очень старательный». Учителя, механики, рабочие… — казалось, через мой письменный стол проходит нескончаемая вереница людей.

Какой-то парнишка нацарапал карандашом на листке цветной бумаги: «Почему монопланы

быстрее бипланов?» Хороший вопрос. Но ответить на него в двух словах, чтобы понял даже ребенок, было нелегко.

В другом эпистолярном опусе говорилось: «Дорогая мисс Эрхарт! Я поссорилась с женихом, и я решила пойти в авиацию. Вы не расскажете, с чего лучше начать?»

Формулировка, признаться, меня озадачила. Какова была хронология событий? Девушка радостно бросила кавалера, чтобы посвятить себя авиации, или же она рвется в воздух, желая «покончить с сердечными муками»? Теряясь в догадках, я в итоге ответила ей то же, что и всем, кто спрашивал о первых шагах в авиации: посоветовала для начала пройти медицинский осмотр.

Иной раз читатели путали меня с пловчихой Гертрудой Эдерле и летчицей Рут Элдер — восторгались, что я переплыла Ла-Манш, или поздравляли с чудесным спасением близ Азорских островов. Угораздило же нас троих носить фамилии, начинающиеся на «Э»!

Меня частенько спрашивали, знакома ли я с полковником Линдбергом. Многих интересовало: каково это — летать? Высоко, низко, быстро… да и вообще летать. Однажды пришло сильно удивившее меня послание, облеченное в высо-

копарную форму: «Меня безумно привлекает авиация. Я всегда страстно мечтала подняться в воздух, но мне ни разу не выпадало такой возможности. Как это, должно быть, прекрасно — парить в небесах!» И дальше неожиданное: «Вы не пришлете мне свой автограф?» Больше меня такие обращения не удивляют. Все они составлены как под копирку.

Во многих письмах в том или ином виде звучала одна и та же жалоба: «Мама не разрешает мне летать».

Уже в первые месяцы работы в редакции я решила составить своеобразную памятку для родителей, чьи отпрыски хотят податься в авиацию. Этакий свод предостережений. Привожу его здесь. Быть может, он пригодится и вам.

**НЕ** возражайте против занятий своих детей авиацией, пока не получите доскональную информацию из первых рук.

**НЕ** позволяйте им летать, если самолет не имеет официального сертификата и не прошел соответствующую проверку.

**НЕ** позволяйте ребенку учиться летному делу нигде, кроме как в лучших авиационных школах с безусловно надежным оборудованием и квалифицированным персоналом.

**НЕ** впадайте в крохоборство, если ваш ребенок решил обзавестись собственным аэропланом. Возможно, семья ограничена в средствах. Наберитесь терпения. Дождитесь, когда появится возможность приобрести добротный, хорошо зарекомендовавший себя самолет и качественные моторы. Неоправданная экономия и попытки обойтись дешевыми суррогатами чреваты трагедией.

**НЕ** позволяйте детям торопиться с завершением обучения.

**НЕ** позволяйте им всерьез думать об авиаторской карьере до прохождения тщательного медицинского обследования.

**НЕ** учите инструктора, как проводить занятия.

**НЕ** забывайте оказывать сыну/дочери максимальную поддержку и доверие; **НЕ** нервируйте начинающего летчика/летчицу своими родительскими тревогами.

Самое главное — чтобы юноши и девушки не занимались «подпольной» авиацией: не летали тайком от родителей, поскольку те против. Уверена, иные отцы и матери даже не подозревают, что их чадо дни напролет пропадает на аэродроме. А ведь не секрет, что у кромки поля вечно толкутся подростки и молодые люди обоего пола.

Облепив защитные ограждения (если таковые имеются), они с раскрытым ртом следят за происходящим. При любой возможности стараются проникнуть на авиазаводы, в ангары, залы ожидания. Они хотят знать все о самолетах и технике пилотирования. Но больше всего они хотят летать — и потому не упускают случая бесплатно подняться в воздух на первой попавшейся дряхлой колымаге, которой управляет неизвестно кто. А если родители, даже толком не разобравшись, наложили на занятия авиацией строгий запрет, дети начинают копить деньги на какой-нибудь рейс — естественно, самый дешевый (и не факт, что безопасный).

Подобно вождению автомобиля или катанию на лодке, пилотирование может быть как безопасным, так и небезопасным. Отец, мать или оба родителя обязательно должны сопровождать своего ребенка во время первого подъема в небо. Крайне важно убедиться в соблюдении всех мер предосторожности и иных требований, предъявляемых к сертифицированным пилотам и самолетам. В наши дни это такой же долг родителя, как обязанность подстраховать ребенка в повседневной бытовой ситуации. Все равно нынешняя молодежь рано или поздно захочет

испытать чувство полета, так пусть лучше это произойдет под вашим надзором.

Попытки оттянуть время — не вариант. От некоторых матерей мне приходилось слышать: «Моя дочь полетит не раньше чем в шестнадцать лет» (или в восемнадцать, или в другом возрасте, определяемом невесть по каким критериям). «Но почему не сейчас?» — вопрошала я, на что следовал какой-нибудь курьезный, но редко вразумительный ответ. Иногда я знала, что дочь, вообще-то, уже поднималась в воздух, а посему любые материнские доводы явно запоздали.

Надо ли говорить, как удручает меня такое отсутствие понимания и поддержки со стороны старших. Не менее досадно видеть, что родители порой безо всяких раздумий запрещают своим детям изучать в университете курсы, открывающие дорогу к летной карьере. А ведь, может, именно авиация лучше всего отвечает природным склонностям юноши или девушки. Разве не жаль лишать их такого шанса?

Я позволила себе довольно резкие высказывания в адрес родителей. Наверное, стоит теперь коснуться еще одной важной категории взрослых: преподавателей. Именно они «лепят» подрастающее поколение, и, на мой взгляд, не

помешало бы ввести требование, обязывающее каждого педагога как минимум один раз побывать в воздухе.

К нам в редакцию поступало немало писем от студентов, которых интересовало: как убедить декана факультета разрешить им летать? Некоторые вузы, правда, были чужды таких предрассудков, зато в иных действовало строжайшее вето. Доходило до крайностей: под угрозой отчисления запрещалось использовать воздушный транспорт, чтобы добираться из дома на учебу и обратно. Кое-где, следует признать, начальственные опасения были небеспочвенны. В одном университете, помнится, из-за халатности произошел несчастный случай. Декан, однако, не смог удержаться в рамках разумного. Если до того порядки отличались излишней мягкостью, то теперь гайки закрутили до отказа. На любые полеты было наложено табу.

По-моему, здоровым компромиссом во всех описанных ситуациях могли бы стать полеты под контролем наставника. Никто ведь не станет спорить с тем, что самолет подвержен определенным рискам: неумелое или неосторожное управление, пренебрежение техникой безопасности — все это актуально для воздушного транспорта точно так

же, как и всякого иного.

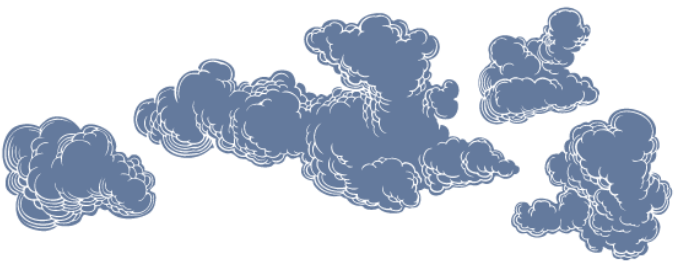
Переписка с читателями убедила меня, что сегодняшняя молодежь все чаще воспринимает авиацию как самое обычное явление. Самолет для представителей нового поколения не более экзотичен, чем автомобиль. И когда они берутся рассуждать об авиации, то делают это со знанием дела.

Мне на ум приходит один характерный случай. Как-то раз во время своих странствий я приземлилась на ночь в маленьком городке в Нью-Мексико, где не было ни аэродрома, ни даже захудалой посадочной площадки. Как я потом узнала, самолетов там не видели уже много лет. Едва перестали вращаться колеса шасси, как подкатил на велосипеде какой-то мальчуган и, деловито оглядев мою машину, заметил: «Ха, я смотрю, у вас модель без щелевых закрылков!» Очевидно, он где-то прочел об этом авиационном изобретении. Но вот что интересно: парнишка не только сообразил, что перед ним «Авро» — самолет, который чаще всего и правда имеет щелевые закрылки, — но и знал, как такие приспособления выглядят!

Разговоры о самолетах в наши дни в порядке вещей. Современный язык пестрит терминами

вроде «элерон», «число оборотов», «скольжение», «сваливание», «вынужденная посадка». Таким образом, авиация меняет не только нашу жизнь, но и нашу речь. Какие-то выражения пока не слишком в ходу, но войдут в повседневный обиход завтра. А некоторые «наземные» слова в будущем, наоборот, станут малоупотребительны.

# Воздушные перевозки: взгляд изнутри



Перелет через Атлантику открыл для меня возможности, связанные не только с журналистикой и путешествиями. Несколько предложений я получила и от бизнеса, а в моем случае «бизнес», как я уже обмолвилась, — это коммерческая авиация.

Я пришла в отрасль, когда она бурлила новыми начинаниями. Хотя действовало уже несколько регулярных пассажирских авиалиний, ни перевозчики, ни клиенты толком не знали, во что все

это выльется. Воздушный транспорт явно нуждался в «продвижении», и здесь авиакомпании делали ставку на повышенную комфортность, считая, что именно этого жаждет публика. Соответственно, тогдашняя реклама обычно сводилась к описанию всевозможных удобств и красот в пассажирском салоне.

> Внутренняя отделка и мебель выдержаны в мягкой спокойной гамме и дополнены предметами современного искусства. Цветовое решение тщательно продумано, благодаря чему интерьер удачно гармонирует с природными ландшафтами на протяжении маршрута. Над каждым креслом размещена индивидуальная лампа, а в пасмурные дни пространство салона дополнительно освещается рассеянным верхним светом.

Для такой рекламной политики было, на мой взгляд, несколько веских резонов. Во-первых, людям давали понять, что авиарейсы, по сути, не отличаются от услуг, предоставляемых другими видами транспорта. Популяризация типичных атрибутов воздушных путешествий способствовала тому, что даже самые боязливые охотнее

поднимались на борт.

«Ага, значит, в этих нынешних самолетах даже кормят! И есть багажные полки, как в поездах, а во время рейса можно читать… Наверное, все не так уж плохо» — на такую примерно логику был расчет. Во-вторых, имело смысл разъяснить скептикам, что путешествие по воздуху не такой уж неприятный процесс — вопреки впечатлению, которое производило в ту пору большинство аэровокзалов. И наконец, еще одно немаловажное соображение: требовалось обосновать в глазах общественности высокие тарифы (а билеты в те годы и правда стоили весьма недешево). Ведь чем дороже обошелся вам автомобиль, тем больше никелированных деталей вы ожидаете увидеть!

Итак, я устроилась в отдел организации движения *Transcontinental Air Transport* — одной из первых в стране пассажирских авиакомпаний. Моя задача состояла в том, чтобы повысить спрос на воздушные перевозки среди женщин. Требовалось, во-первых, общаться с аудиторией, а во-вторых, регулировать всевозможные нюансы обслуживания с точки зрения нужд и вкусов потенциальных клиенток. Справедливо или нет, но в коммерческом отделе (состоявшем, понятно, из мужчин) бытовало мнение, что имен-

но женщины тормозят продажу авиабилетов. Дескать, строптивые дамы и сами воздушным транспортом не пользуются, и родным не дают. По выражению одного сотрудника, «папочка не полетит, раз мамочка не велит».

По работе я много летала как пассажир регулярными рейсами нашей авиакомпании. Вдобавок я из конца в конец исчертила страну на собственном аэроплане, выступая по долгу службы на разных мероприятиях. Иногда меня сопровождала мама. Она до того привыкла находиться в воздухе, что брала с собой какой-нибудь детектив, чтобы не уснуть во время длительного перелета.

На фоне стремительного развития авиации стали эволюционировать и взгляды публики. Воздушные трассы теперь всё чаще воспринимались как неотъемлемая часть жизни — такая же, как железные дороги или автобусные линии. Это подталкивало авиакомпании к увеличению частоты рейсов и снижению тарифов. Ведь если периодичность движения оставляла желать лучшего, то самолеты не могли выдерживать конкуренции с наземным транспортом. К примеру, человеку нужно было добраться из Нью-Йорка в Кливленд, а в расписании значился всего один рейс в сутки, в девять утра. И если этот пассажир не мог выле-

теть раньше полудня, ему, конечно, было удобнее сесть на вечерний поезд. Когда он прибывал в Кливленд, следующий девятичасовой самолет еще только отправлялся из Нью-Йорка. С другой стороны, владельцы авиакомпаний понимали, что при неполной пассажирской загрузке открытие дополнительных рейсов не окупится. Выход был очевиден: снизить цены и подстегнуть тем самым спрос.

Если одни авиакомпании сосредоточились на организации дальних перелетов, то другие — не менее прогрессивные — видели будущее за короткими высокоскоростными рейсами. Тут надо упомянуть, что работа в *Transcontinental Air Transport* свела меня с двумя крепкими профессионалами — Джином Видалом и Полом Коллинзом. Коллинз был у нас директором по перевозкам. В свое время он прославился как пилот авиапочтовых линий и налетал, если мне не изменяет память, 8000 часов. Обладая таким солидным стажем, он хорошо разбирался в самолетах и как никто понимал специфику авиационного ремесла.

Видал начинал как военный летчик, служил в инженерном корпусе. В *TAT* он входил в состав технического персонала, специализируясь в ос-

новном на анализе эксплуатационных расходов и совершенствовании пассажирских перевозок. В бытность курсантом, а потом инструктором Вест-Пойнтской академии Джин проявил незаурядное спортивное дарование. Он играл за сборную США по американскому футболу, участвовал в нескольких Олимпийских играх и умудрялся еще серьезно заниматься бейсболом и баскетболом.

О Коллинзе и его богатой событиями летной карьере ходили разнообразные байки. (Многие, кстати, зовут его Пёс. Не знаю, откуда взялось это прозвище.) Однажды я спросила, случалось ли ему когда-нибудь прибегать к услугам парашюта.

— Было дело, — ответил Пол. — Благодаря чему я и состою в небезызвестном «Клубе гусениц».

— А как это произошло? — стала допытываться я.

— Несколько лет назад во время ночного почтового рейса между Нью-Йорком и Кливлендом я попал в жуткую бурю.

Шквал, поведал он мне, разразился такой, что у самолета оторвало крыло. Пол даже не сразу это заметил — из кабины почти ничего не было видно, — но уже через мгновение сообразил, что

надо прыгать. Он заглушил мотор и выбросился. Парашют раскрылся в какую-то секунду, едва летчик отделился от покалеченной машины.

Обнаружив себя целым и невредимым в нескольких тысячах футов над землей, Пол испытал неописуемое облегчение. И вот он спокойно планировал сквозь темноту, а под ним расстилался лесистый пенсильванский ландшафт. Но тут в его мозгу промелькнула мысль, которая испортила все удовольствие. Чувство облегчения разом сменилось тревогой.

— Я занервничал, — признался Пол.

— Еще бы! Ты же мог угодить на крышу дома, или в озеро какое-нибудь, или запутаться в кронах деревьев. Уж наверное, мало радости приземляться, когда ничего внизу не разглядеть.

— Да ты знаешь, это-то меня как раз особо не смущало. Но я вдруг испугался: а ну как наткнусь на медведя. Знакомые из тех, что балуются охотой, говорили, их много в тех краях водится.

В результате он благополучно приземлился на поляне, не заработав ни единой царапины — и не встретив никаких медведей. И все-таки, по его словам, надеется, что больше ему прыгать с парашютом не придется (во всяком случае, в той местности).

У Видала и Коллинза были собственные идеи по части авиасообщений, и через некоторое время их пути с компанией *TAT* разошлись. Сумев привлечь капитал филадельфийских бизнесменов, они организовали региональную воздушную линию нового типа, соединявшую Нью-Йорк и Вашингтон. Протяженность трассы составила около двухсот миль. Цель заключалась в том, чтобы выполнять десять рейсов (туда и обратно) в сутки с отправлением каждый час.

Весьма амбициозный план, если учесть, что с точки зрения доступности наземного транспорта упомянутый отрезок занимает чуть ли не первое место в мире. «Когда так хорошо развито автобусное и железнодорожное сообщение, никто в сторону самолетов и не посмотрит» — это воспринималось в те годы почти как аксиома. Но ребята не стали никого слушать, а взяли и составили калькуляцию себестоимости с подробнейшей разбивкой по статьям затрат. И не меньше, чем дерзость исходного замысла, поражает тот факт, что эти сметные оценки — все до единой — оказались верны!

Джин и Пол предложили мне к ним присоединиться, и я с радостью согласилась. В новоиспеченной компании каждый из нас получил

место вице-президента. Таким образом, я имела удовольствие участвовать в обсуждении всех деталей этого новаторского авиационного предприятия — сперва на бумаге, а потом и на практике.

Итак, мои товарищи буквально с нуля создали корпорацию и наладили бизнес, отвечавший именно их представлениям. Тем самым они открыли, без преувеличения, новую страницу в истории коммерческих перевозок. Если не считать воздушного моста над заливом Сан-Франциско, это была первая в мире авиалиния с такой частотой рейсов. Подход исповедовался спартанский: ничего лишнего. Обеспечить быструю, дешевую и регулярную доставку пассажиров на трассе между тремя крупными городами — вот в чем видели свою задачу Видал и Коллинз. По сути, они взяли за основу сервисную практику железнодорожного транспорта.

Эксперты предрекали, что пассажирским авиаперевозкам никогда не стать рентабельными без «подспорья» в виде государственных контрактов на доставку почты. К великому их удивлению, новая авиалиния быстро завоевала популярность и оказалась экономически выгодной. За первый год работы компании ее лайнеры обслужили 66 279

пассажиров и налетали 1 523 400 миль. На сегодняшний день по суточному объему перевозок эта трасса превосходит все действующие авиалинии Лондон-Париж, вместе взятые (замечу, что расстояние между этими городами примерно такое же, как между Нью-Йорком и Вашингтоном). Мне кажется, большинство американцев даже не осознают, насколько их собственная страна опережает в этом отношении Великобританию и континентальную Европу, хотя в Старом Свете коммерческая авиация имеет более длительную историю.

На данный момент воздушным транспортом в Соединенных Штатах ежедневно перевозится больше пассажиров и почтовых грузов, чем во всей Европе. Качество обслуживания как минимум не хуже, скорость самолетов чаще всего выше, а уровень безопасности не отстает от показателей Франции, Германии и Англии. Что касается тарифов, то в среднем по стране они сопоставимы с железнодорожными на проезд в пульмановском вагоне. Известно ли вам, что каждые сутки рейсовые самолеты пролетают не меньше 150 000 миль? И это не включая бесчисленные тысячи миль, которые приходятся на частные перелеты и военно-морские маневры.

А ведь коммерческая авиация еще только делает свои первые шаги.

Мои обязанности в *New York, Philadelphia and Washington Airway Corporation,* она же *Ludington Airline,* как и на предыдущем месте работы, касались в первую очередь налаживания отношений с клиентами. Нужно было разъяснять пассажирам плюсы воздушного транспорта, улаживать недоразумения, отвечать на уйму писем, а еще — выступать, без конца выступать перед самой разной публикой. Эта роль «авиационного коммивояжера» научила меня приноравливаться к особенностям аудитории. Я встречалась со студентками, женскими клубами, ассоциациями и просто разношерстными группами слушательниц, не говоря уже о мужских коллективах всех чинов и мастей.

На этих встречах я обращалась к присутствующим женщинам и просила поднять руку тех, кто имеет опыт авиаперелетов. Максимальный процент таковых, если говорить о крупных городах, обнаруживался среди членов профессиональных объединений. Те же, кто никогда не летал, почти всегда выражали готовность попробовать. Как-то раз, на волне этих прогрессивных настроений, я самолично доставила четырех дам из Фила-

дельфийского общества работниц рекламного дела (больше мой самолет вместить не мог) на их национальный съезд в Вашингтон. Причем женщины сами заявили, что предпочитают добираться по воздуху. Какой это был контраст с тем, что твердили мои бывшие коллеги, обвинявшие «слабый пол» в непробиваемом консерватизме!

Но вернусь к рассказу о работе в авиакомпании. Сплошь и рядом возникали мелкие неприятности из-за того, что пассажиров что-то не устраивало. Я быстро убедилась в справедливости старой истины: довольный клиент редко берет на себя труд похвалить понравившуюся фирму, зато недовольный тут же тянется к бумаге и начинает строчить жалобы одну за другой.

Кому-то в салоне казалось слишком жарко, кому-то — слишком холодно. В «болтанке», разумеется, был виноват перевозчик. Время от времени случались и казусы, связанные с багажом. На железной дороге вес клади не имеет большого значения, и пассажиру не возбраняется перевозить сколько угодно котомок и чемоданов. А вот при путешествии самолетом обычная норма провоза багажа составляет тридцать фунтов, что равноценно одной сумке средних габаритов. За излишек нужно доплачивать. Но даже и в этом

случае, если речь идет о популярных рейсах, нельзя превышать ограничения, установленные Министерством торговли. (Точно так же, как не допускается перегруз при автомобильной транспортировке.)

Однажды явился мужчина, у которого было тринадцать единиц багажа. В дурные приметы он, видимо, не верил, и все-таки ничего хорошего это число ему не принесло.

— У вас перевес, — сообщил ему диспетчер. — Провоз сверхнормативного багажа оплачивается по другому тарифу.

— Что еще за новости? — возмутился господин. — Какому такому тарифу? Я ведь когда в поезд сажусь, никто не спрашивает, сколько у меня с собой вещей!

— К сожалению, таковы правила. Мы вынуждены взимать доплату. У самолетов лимит по грузоподъемности.

— И не подумаю я платить! И потребую вернуть мне деньги за бронирование. На железной дороге почему-то таких дурацких правил нет.

— Да? А вы никогда не пытались проехать с большим чемоданом в салон-вагоне? — раздался чей-то голос из очереди на посадку.

Так как место было зарезервировано на имя

мистера Тринадцатого, а до отправления оставались считаные минуты, никакой компенсации пассажиру, естественно, не перепало. Стоит ли говорить, что вслед за тем на нас пролился целый дождь рекламаций на тему «дурацких правил».

Наша авиакомпания оказывала в том числе услуги по пересылке срочных грузов, подчас весьма диковинных. Однажды мне довелось сопровождать из Нью-Йорка в Вашингтон самую настоящую канарейку. Как ни странно, пичужка вела себя в воздухе гораздо более беспокойно, чем иные представители фауны.

Как-то раз, к примеру, с нами летел вполне смирный пони, которого по неизвестной причине требовалось спешно доставить из Филадельфии в столицу. Хозяин выкупил для него два места, чтобы любимец мог расположиться с комфортом (впрочем, часть туловища все равно ехала в проходе). Когда мы приземлились, необычного пассажира сфотографировали в очках-консервах — как доказательство благополучно перенесенного путешествия.

Самой многочисленной категорией живности были собаки, особенно карликовых пород, хотя официально перевозка домашних питомцев не разрешалась. Мы просто диву давались. К концу

рейса на свет выныривала уйма рюмочных собачек, до поры до времени хоронившихся в манто почтенных с виду дам!

Для тех, кто честно декларировал намерение провезти животное, правила иногда смягчались. Одна женщина, купившая билет на самолет Вашингтон-Нью-Йорк, заранее позвонила и спросила, нельзя ли ей взять с собой четвероногого друга. «Уж будьте любезны, не откажите! Это небольшая комнатная собачка, — пояснила она. — Самое дорогое для меня существо».

У всех на слуху истории о детях-переростках, чьи родители пытаются выдать их за несовершеннолетних ради скидки на проезд в автобусе. Авиакомпании тоже научились распознавать эти маленькие хитрости, но нам и в голову не приходило, что ту же уловку кто-то попытается проделать с собакой.

Когда мадам прибыла в аэропорт, ведя на поводке животное, напоминавшее, по словам очевидцев, упитанного теленка, сотрудники решили, что над ними издеваются.

«Вам придется держать его на коленях, — предупредил один из них, смерив зверя ледяным взглядом. — Иначе к полету не допустим». Пассажирка с недовольной гримасой забралась в салон

и уселась под брюхом своего пса. Ему перелет наверняка доставил больше удовольствия.

На совести перевозчиков, само собой, тоже лежали известные оплошности. Был, например, случай, когда продавец цветов из фешенебельного магазина на Пятой авеню — большой энтузиаст авиатранспорта — отправил клиенту в Вашингтон великолепную корзину фиалок. Незадачливый стюард поставил драгоценную бандероль на радиатор, и в финале путешествия ее содержимое напоминало пучок унылого шпината, перевязанного серебряной лентой.

Сходная участь постигла мороженое, предназначавшееся для какого-то банкета. Одна нью-йоркская кондитерская выполняла заказ для клиентов из Филадельфии. В девять утра коробки погрузили на борт в аэропорту Ньюарк. Отправились строго по расписанию. Но во время промежуточной посадки в Филадельфии десерт по недосмотру остался в самолете и счастливо проследовал до Вашингтона. Там неопознанную посылку задержали и стали разбираться, что к чему. После долгих мытарств установили-таки, что пункт назначения — Филадельфия. Не могу поведать вам о дальнейших перипетиях. Знаю только, что в полседьмого вечера жидкая мо-

лочная субстанция была доставлена по адресу, где проходил — точнее, уже несколько часов, как прошел, — банкет, как немое свидетельство «выдающейся эффективности» авиаперевозок.

Наиболее распространенная ошибка, по крайней мере в первые годы, заключалась в продаже двух билетов на одно и то же кресло. Сами понимаете: когда в последнюю минуту выясняется, что пассажиров в десятиместном самолете одиннадцать, конфуз обеспечен.

Наша авиакомпания, как и любая другая, по необходимости покорялась диктату метеоусловий. Выше я уже говорила, что далеко не в любую погоду можно безопасно подниматься в воздух. Естественно, бывали дни, когда самолеты оставались прикованы к земле, и тогда рейсы приходилось отменять, а пассажиры нехотя спешили на железнодорожный вокзал.

Впрочем, чем дальше, тем больше капризы стихии теряют свою власть над авиацией. Приборы для слепого пилотирования делаются все совершеннее благодаря непрерывно проводимым испытаниям. Разработаны системы прогнозирования погоды и отправки метеосводок, значительно облегчающие летчикам задачу.

Так, например, Бюро погоды США несколько

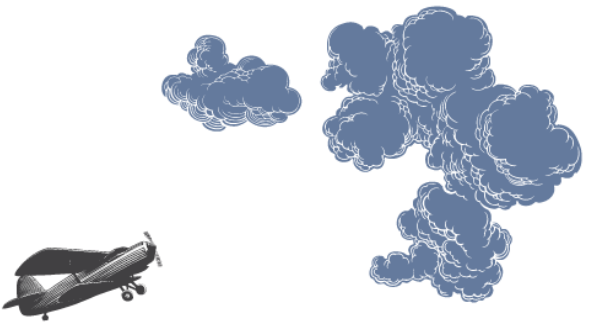
раз в час передает по воздушным трассам отчеты о состоянии атмосферы в различных пунктах страны. Получать эти бюллетени может любой аэропорт, оборудованный телетайпом.

Сведения о погоде не только передаются по телетайпу, но и ежечасно транслируются по радио. Таким образом, при наличии на борту необходимой аппаратуры пилот во время рейса может настроиться на известную длину волны и оперативно получить информацию о метеоусловиях в своем районе. Эти радиосводки, разумеется, можно прослушивать и находясь на земле. Передаются они, в отличие от упомянутых бюллетеней, не в зашифрованной, а в обычной словесной форме. Нередко в аэропорту устанавливают специальные звукоусилители, чтобы сообщения были отчетливо слышны всем, для кого это важно.

Распределением сведений от Бюро погоды непосредственно по воздушным трассам занимается федеральное Министерство торговли. Собственные метеослужбы имеются также у ряда крупных авиаперевозчиков. При выполнении рейсов их пилоты все время находятся на связи с соответствующими аэрологическими станциями и другими пилотами. Кроме того, с определенной

периодичностью им сообщаются результаты метеонаблюдений, полученных в ключевых точках вдоль маршрута.

# «Док» Кимбалл



От этих людей зависит всякая хозяйка, решившая устроить вечеринку на открытом воздухе. Их совета спрашивают организаторы боксерских состязаний и пикников Армии спасения. Их вердикта с нетерпением ждут фермеры, озабоченные посевами хлебов и кукурузы. Речь, как вы уже догадались, о синоптиках. Так вот, среди этой касты есть настоящий оракул, снабжающий сведениями весь летающий люд. Узнать перед началом рейса его прогноз не менее важно, чем проверить комплектность моторов.

Друг всех авиаторов, метеорологический гуру и философ, этот человек сам не летает, хотя в его руках судьба любого крупного рейса с территории нашей страны.

Именно он дает пилотам финальную отмашку.

«Как там с погодой? Что говорит доктор Кимбалл?» — эти фразы мы повторяли, словно заклинание, в те мучительные тринадцать дней, когда в преддверии перелета через Атлантику застряли в Трепасси.

Почти сразу по возвращении в Нью-Йорк мне удалось лично познакомиться с легендарным синоптиком. Я увидела немолодого человека с гривой седых волос над высоким лбом, приветливыми глазами и задумчивой улыбкой. Говорил он мягким приглушенным голосом, слегка растягивая слова на южный манер. Больше всего его интересовало, каковы были метеоусловия во время нашей экспедиции.

«Когда у вас появится свободная минутка… когда разделаетесь со всем этим… — он изобразил жестом скопление людей, — вы уж, пожалуйста, ко мне загляните и расскажите поподробнее, в какой обстановке летели. Это будет очень ценно. Ведь тогдашний наш прогноз, очевидно, не оправдался, да и вообще с разведкой погоды над

океаном у нас пока неважно».

И вот я пришла в нью-йоркское отделение Бюро погоды, расположенное под самой крышей офисного комплекса Уайтхолл, что в Нижнем Манхэттене. Было часов девять утра. Доктор Кимбалл стоял за своей рабочей конторкой, и наша беседа время от времени прерывалась доставкой телеграмм. Похожими на тайнопись знаками в них были закодированы метеоусловия в том или ином районе: атмосферное давление, направление и скорость ветра, видимость, температура, облачность, туман, осадки.

На конторке перед доктором Кимбаллом лежала раскрытая контурная карта Штатов и Атлантики. Получив очередную порцию сведений, он брал в руки карандаш и наносил волнистую линию. В своем окончательном виде каждая такая линия — по-научному «изобара» — соединяла места с одинаковым давлением. Мало-помалу эти овальчики и хитро закрученные спирали заполнили всю поверхность листа, а на соседней карте проступил другой, не менее затейливый узор, нарисованный при помощи изотерм (линий, обозначающих одинаковую температуру).

Мы говорили с доктором Кимбаллом об интереснейших явлениях, связанных с переме-

щением воздушных масс, ведь, собственно, на расчете этих атмосферных токов и основано научное предсказание погоды. Циклоны (области пониженного давления, штормовые очаги) и антициклоны (области повышенного давления, характеризующиеся ясной погодой), как правило, не стоят на месте, а постоянно мигрируют. Над территорией США они в основном движутся с запада на восток (точно так же, как и ветры, преобладающие в нашем полушарии и над Атлантикой). На поведение воздушных масс в циклонах и антициклонах влияет эффект вращения Земли вокруг своей оси.

Циклон, объяснил доктор Кимбалл, — это вихрь, который, если мы находимся к северу от экватора, движется по спирали против часовой стрелки. «Вы, наверное, обращали внимание, что точно так же закручивается вода в раковине», — заметил он.

Потом доктор Кимбалл немного рассказал о своей работе:

— Карту погоды мы обычно заканчиваем составлять где-то к полудню. К нам поступают данные с метеостанций, разбросанных по всей стране. Всего их сотни полторы. Еще есть порядка тридцати пунктов наблюдения в Канаде, пароч-

ка на Бермудах плюс несколько в арктических широтах, в том числе в Гренландии. Летом мы регулярно получаем сводки от ледового патруля, который базируется в районе Большой Ньюфаундлендской банки. Ну и, естественно, каждое утро Великобритания сообщает нам сведения об условиях в Восточной Атлантике и Европе.

На систематизацию и обработку этой информации, стекающейся из разных уголков земного шара, уходит часа четыре. Когда наконец все кусочки мозаики собраны и построена единая карта, бюро выдает свою резолюцию. Так что газетные прорицания, сулящие нам «небольшое потепление без осадков», отнюдь не результат чьих-то персональных оптимистических домыслов, а плод труда многих десятков специалистов. Не говоря уже о том, что подготовка каждого прогноза обходится в несколько тысяч долларов.

Традиционное гадание о погоде по поведению сурка и разного рода «народные приметы», все эти пережитки любительской метеорологии, неумолимо уходят в прошлое. Современному бизнесу подавай точную, достоверную информацию. Авиакомпании, организующие дальние перелеты, и большие коммерческие предприятия, зависимые от погодных условий, не согласны

довольствоваться сомнительными поверьями вроде «овцы жмутся в кучу — жди дождевую тучу».

— А много судов передают вам сведения о погоде в океане? — спросила я.

— Не так много, как нам бы хотелось, — вздохнул доктор Кимбалл. — В последние годы ситуация, правда, улучшилась, и все-таки для полноценного анализа нам пока сильно недостает данных. Дело в том, что штормы в Северной Атлантике куда масштабнее, чем на суше. Иногда они охватывают сразу все пространство от Ньюфаундленда до Британских островов. И это я говорю только о размахе вширь. А насколько далеко они простираются в вертикальном направлении, мы пока не знаем… В сезон ураганов метеосводки нам дают не меньше сотни кораблей, курсирующих в тропиках. Если бы в таком же объеме мы получали данные из северных акваторий, то могли бы вполне надежно судить о состоянии атмосферы над океаном. Сами понимаете, как это важно для коммерческого судоходства и, конечно, для развития трансатлантических перелетов. И потом, эти сведения очень пригодились бы для прогнозов погоды в прибрежных зонах — и в Европе, и на нашем континенте.

Как и многие другие эксперты, доктор Кимбалл убежден: эра регулярного воздушного сообщения через Атлантику, будь то на дирижаблях или на самолетах, уже не за горами. Тут многое упирается как раз в неполноту метеорологической информации. Самолет не настолько уж хрупкая конструкция, чтобы в принципе не преодолеть бурю. Но особая его ценность в том, что он позволяет выгодно использовать атмосферные условия для прокладки максимально безопасного маршрута.

Кораблю не остается ничего другого, как упорно следовать своим курсом, как бы ни бесновался океан. Воздушное же судно имеет все шансы избежать встречи с бурей или неблагоприятным ветром, просто забравшись выше — туда, где можно ожидать хорошую погоду. Скажем, в наших широтах ветер на достаточно большой высоте почти всегда дует с запада (независимо от его направления вблизи земли).

В своей книге «Заоблачные дали» Ричард Бэрд пишет: «Теперь я думаю, что „Америка“ [фоккеровский моноплан, на котором будущий адмирал совершил трансатлантический перелет во Францию] смогла бы преодолеть почти любой шторм, случись нам в него попасть, пересекая океан.

Единственное опасное погодное явление над Атлантикой, которое таит серьезную угрозу для аэропланов будущего, — ураган, ибо он чреват перерасходом горючего».

В этих строках фактически говорится о самолетах, которые мы имеем сегодня. Не секрет, что это огромные машины, часто с весом в несколько тонн. Можно только гадать, каковы будут размеры, масса и прочность аэропланов завтрашнего дня.

Большинство опытных летчиков разделяют мнение Бэрда. И заметьте, он судит не голословно, а имея за плечами трансатлантическую экспедицию. Накануне вылета Бюро погоды снабдило Бэрда наилучшей доступной информацией. Расчет делался на то, что попутный западный ветер позволит быстрее покрыть расстояние до цели и, соответственно, сэкономить горючее. Хотя прогноз давал лишь грубую оценку, в общем и целом обещания сбылись. Другое дело, что рейс все равно существенно осложнился из-за непредвиденных погодных условий, — точно так же, как впоследствии произошло с историческим перелетом Кларенса Чемберлена в Германию и нашим собственным на «Дружбе».

Близко то время, когда летчики смогут полу-

чать точные синоптические карты Атлантики с указанием местоположения циклонов и антициклонов — как текущего, так и будущего (скажем, на двенадцать часов вперед). Гидрографическое управление США уже сегодня ежемесячно выпускает карты верхних слоев атмосферы с характерным примечанием в углу страницы:

> Рекомендованный маршрут трансатлантических перелетов. Из обозначенных на карте маршрутов оптимален северный воздушный путь, пролегающий через Азорские острова к Плимуту (Англия), так как на данный момент он представляется наиболее целесообразным с точки зрения протяженности трассы, скорости и направления ветра, температур и общих метеорологических тенденций, установленных с учетом опыта последних трансатлантических перелетов и текущего развития авиации.

Диапазон вопросов, которыми люди осаждают нью-йоркскую контору доктора Кимбалла, впечатляет. Непосредственно авиации касается лишь малая толика.

— Мне надо переправить через реку партию угля, но порт заблокирован из-за непрекращающегося приноса льдов. Вы не могли бы сообщить, когда ветер изменит направление и подступы расчистятся?

— У нас в стране вообще ожидается в этом году снег? Не могу же я ездить в Канаду всякий раз, когда захочется покататься на лыжах!

— А вы не подскажете: сегодня к вечеру будет дождь? Я вот думаю, стоит ли надевать галоши…

Сотни раз на дню телефон разрывается от такого рода звонков. Иные обращения звучат комично, за иными маячит трагедия. Бывает, хотя и сравнительно редко, кто-нибудь интересуется прогнозом для вылета. Но в целом, благодаря организации метеослужб на воздушных трассах, основная часть экстренных погодных запросов поступает напрямую в аэропорты.

К трансатлантическим перелетам доктор Кимбалл относится со всей серьезностью. Знаю, что в ходе подготовки нескольких таких рейсов он не спал ночами, неустанно координируя сбор данных и консультируя членов экипажей. А когда наша «Дружба» на тринадцать дней застряла в Трепасси, он, наверное, вообще не сомкнул глаз.

Когда Рут Элдер и ее второй пилот Джордж

Холдеман в свой черед затеяли покорить океан, доктор Кимбалл предупредил их о неминуемом шторме у Азорских островов. Но они не хотели сильно откладывать экспедицию. Со Среднего Запада надвигалась буря, которая должна была вот-вот обрушиться на восток страны, и тогда вылет из Нью-Йорка оказался бы невозможен. А самолет был до того нагружен бензином, что колеса просто увязли бы в мокром от дождя грунте. В итоге Элдер и ее спутник предпочли стартовать поскорее и рискнуть: а ну как шторм у Азоров удастся проскочить?..

С тех пор ситуация по этой части в Нью-Йорке заметно улучшилась: построен новый аэропорт со взлетно-посадочными полосами протяженностью 3000 футов, не раскисающими во время дождя.

По мнению доктора Кимбалла, именно погодный фактор сыграл роковую роль в судьбе Уолтера Хинчлифа, который решил пересечь Атлантику с востока на запад и трагически погиб. На начальном отрезке пути аса сопровождал благоприятный северо-восточный ветер, но затем условия изменились. Как установили в дальнейшем, посреди океана летчик попал в зону резкого падения давления и низких температур, что, ве-

роятно, привело к обледенению и критическому увеличению веса машины.

Доктор Кимбалл рассказал мне о подготовке к трансатлантическому перелету Бэрда. Накануне предполагаемого старта метеорологи были сбиты с толку противоречивыми сведениями. Барометр на мысе Кейп-Рейс (восточной оконечности острова Ньюфаундленд) показывал «ясно». Но ежечасные метеосводки с борта парохода, который следовал в западном направлении по маршруту океанских лайнеров, предупреждали о неуклонном падении давления. А это значило, что Бэрда в начале пути ожидает шторм.

В полночь с корабля, как раз миновавшего в тот момент Кейп-Рейс, пришло еще одно сообщение. Приборы на борту регистрировали куда более низкое давление, чем барометр на суше. И тут синоптик, дежуривший в нью-йоркской конторе, сопоставив все данные, догадался: барометр на судне неисправен. На самом деле никакого шторма нет и в помине!

События, как вспоминает доктор Кимбалл, развивались стремительно:

— Этап старта выдался особенно напряженным. Когда я сообщил Бэрду о неблагоприятном прогнозе на следующие сутки, он решил лечь

спать. Но в полночь мы обнаружили эту ошибку в показаниях барометра, и тогда расклад моментально изменился. Я позвонил Бэрду и объяснил, что он вполне может рассчитывать на попутный ветер. Затем спешно составил новую карту погоды и поехал к нему. Он тогда ночевал у приятеля на Лонг-Айленде, рядом с аэропортом Рузвельт-Филд. Я был на месте часа в два ночи. Мы обсудили ситуацию, и Бэрд сказал: «Решено, стартуем!» Вскоре он отправился в аэропорт, где его ждали остальные члены экипажа. «Фоккер» стоял на склоне этакой насыпи, которую заранее соорудили для ускорения разгона. Моторы уже прогревались. Облака висели низко, и едва забрезжил рассвет, как пошел дождь. Бэрд спросил, есть ли повод беспокоиться. Я его успокоил. Ответил, что в худшем случае местами пройдут небольшие ливни, так что откладывать полет смысла нет. Ну вот… Как вы и сами прекрасно знаете, «Америка», несмотря на тяжелый груз, благополучно взлетела, даже не добежав до конца полосы!

Выходит, решение о начале этого знаменательного перелета, «настоящего шедевра аэронавигации» (слова доктора Кимбалла), всецело зависело от прогноза погоды. Наверняка синоптик, осо-

знавая свою ответственность, бодрствовал и в последующие две ночи, пока не удостоверился, что Бэрд и его товарищи целыми и невредимыми добрались до берегов Франции.

Как-то раз участники всех трансатлантических перелетов на машинах тяжелее воздуха организовали торжественный обед, и доктор Кимбалл в знак признания его заслуг перед авиацией был приглашен в качестве почетного гостя. Присутствовать, разумеется, смогли не все летчики, но собрание все равно получилось достойное: Чемберлен, Бернт Балхен, Бэрд, Линдберг, Льюис Янси, Жан Ассолан (который специально ради такого случая приехал из Франции) и Фрэнк Кортни. Мы с Рут Элдер представляли женскую часть цеха.

Не секрет, что зимой капризы погоды то и дело вызывают задержки в движении судов. Даже поезда иной раз оказываются в плену снежных лавин или размывов. Заносы и слякоть на проселочных дорогах могут поставить крест на самой тщательно спланированной автомобильной поездке, и, конечно, всякий городской житель знает, какие бывают пробки из-за скопления транспорта после обильного снегопада. Все это она, всесильная погода!

Именно воля стихии — с этим не поспоришь — определяет успех или неудачу самых разных видов человеческой деятельности, от земледелия до перевозки пассажиров и грузов.

Толчком к развитию метеослужб послужила знаменитая Балаклавская буря, разразившаяся поздней осенью 1854 года у берегов Крыма. Неслыханный ураган пронесся над Черным морем, уничтожив десятки судов с продовольствием, одеждой и боеприпасами для осаждавших Севастополь войск.

Затонул в том числе огромный французский корабль «Генрих IV», гибель которого побудила директора Парижской обсерватории астронома Урбена Леверье исследовать движение бури через Европу с запада на восток в предшествующие дни. В результате этих изысканий французским правительством была создана первая в мире регулярная синоптическая служба — зародыш привычной нам сегодня международной системы штормовых предупреждений и прогнозов погоды.

С тех пор прикладная метеорология решила немало важных задач. В наше время самые актуальные из них связаны как раз с обеспечением полетов. Эта ветвь науки еще молода и, как мне

кажется, открывает любопытные перспективы для увлеченных женщин: такая работа интересна сама по себе и вдобавок позволяет прикоснуться к миру авиации. Но, похоже, метеорология пока еще не особенно влечет к себе «слабый пол».

— А что мешает девушкам идти в синоптики? — спросила я давеча руководителя одного из филиалов Бюро погоды.

— Да в общем-то ничего, — ответил он. — За исключением того, что для сбора данных и проведения наблюдений придется иногда выходить на улицу в плохую погоду и карабкаться по лестницам.

Если бы я не знала, что в Бюро принимают по результатам обычного экзамена (как в любую государственную организацию), то могла бы подумать, что критерием служит умение ловко облачаться в комбинезон. Но на всякий случай решила все-таки уточнить у своего собеседника, действительно ли оба пола имеют равные шансы.

— Да. Мы берем и мужчин, и женщин. Если результаты экзаменов у соискателей примерно одинаковые, то финальный выбор, как правило, за начальником подразделения.

— Но как обстоит дело на практике? У вас в

штате вообще есть женщины? — поинтересовалась я.

— Конечно. В основном в нашем вашингтонском офисе. Формально они числятся стенографистками и сотрудницами канцелярии, но по характеру обязанностей последних было бы правильнее назвать младшими синоптиками. Естественно, в профильных отделах таковых больше.

Хотя львиная доля работниц национальной метеослужбы базируется в Вашингтоне, я наслышана об одной их коллеге, которая ведет наблюдения прямо на воздушной трассе, — или, если угодно, трасса проходит мимо ее жилья.

Над рекой Гудзон, там, где она, сужаясь, делает излучину у городка Пикскилл, стоит комплекс Сент-Мэри — монашеская община со школой. Туманы здесь имеют обыкновение сгущаться очень быстро и держаться особенно долго. Недаром пилотам, курсирующим между Нью-Йорком и Олбани, известно: если благополучно минуешь это место, то и остальная часть рейса пройдет гладко. Так вот, настоятельница, сестра Мэри Энтони, регулярно составляет подробные метеосводки, и благодаря ей летчики осведомлены о погодных условиях в самой коварной точке маршрута.

# Новые эксперименты



Когда работа нашей авиалинии наладилась и вошла в стабильное русло, я решила, что пора возобновить самостоятельные полеты и заодно попробовать что-нибудь новенькое.

Последним криком моды в мире летательных аппаратов на тот момент были автожиры, и я, естественно, не могла остаться в стороне.

Ни одно другое авиационное изобретение последних лет, пожалуй, не вызывало столь бурного интереса как технических специалистов, так и простых обывателей. Газеты и журналы

бросились препарировать эту тему на все лады. Имеющихся на сегодня материалов наверняка хватит на целую библиотеку, а горшочек все варит и варит… Откровенно говоря, написано об автожирах уже столько, что я не знаю, как и подступиться к своему рассказу. Но если начать с начала, то, может, и отыщется горстка не самых растиражированных сведений.

Чем объяснить этот бум? Возможно, дело в том, что новый летательный аппарат обещает стать этаким «безопасным самолетом для каждого». А может, секрет в причудливости самой конструкции, отчего автожир немедленно привлекает к себе внимание, где бы он ни появился.

История этих необычных машин началась, как ни странно, с книги. Еще до того как была построена первая успешная модель, из-под пера одного молодого испанца вышел объемистый труд под заглавием «Инженерная теория автожира». В книге описывались аэродинамические свойства и повадки диковинного винтокрылого агрегата.

Автора звали Хуан де ла Сьерва. Это был азартный человек, страстный изобретатель, обладавший пытливым умом и ненасытным интересом к авиации и крылатым машинам. К разработке

замысла его подтолкнул несчастный случай: на одном аэродроме он стал свидетелем аварии самолета, вызванной неудачным приземлением. По счастью, никто не пострадал, но Хуан на всю жизнь усвоил: авиации никогда не достичь больших успехов, если не будет решена проблема безопасности. Особенно его волновал фактор слишком быстрого снижения и посадки. Самолеты по необходимости приземляются на очень высокой скорости, что виделось испанцу серьезным барьером на пути их дальнейшего совершенствования. И он твердо решил сделать то, что до него никому не удавалось: придумать машину, которая будет обладать высокой скоростью в полете, но сможет плавно снижаться, не теряя устойчивости и управляемости.

Как именно де ла Сьерва развивал свои идеи и долго ли над ними трудился — не знаю. Но говорят, что, когда все расчеты были готовы, он собрал в охапку кучу листов, исписанных мудреными формулами, и вручил их своему приятелю-конструктору: «А теперь построй-ка мне, друг, по этим чертежам машину!»

Из этого анекдота, однако, не следует заключать, что сеньор де ла Сьерва предоставляет решение практических вопросов другим. Вовсе нет.

На протяжении всей — вот уже десятилетней — истории автожиров он самым непосредственным образом участвует в проектировании. Осмелюсь предположить, что он и дальше будет вникать во все технические детали, пока не добьется желаемой степени совершенства.

Как ни крути, автожиры все еще находятся в опытной стадии. Чтобы они могли конкурировать с другими видами летательных аппаратов, требуется более высокая крейсерская скорость, чем нынешние 80 миль в час. Конструкцию автожиров необходимо улучшить с точки зрения грузоподъемности на единицу мощности и запаса горючего (пока что его хватает всего на два часа). И наконец, они должны стать дешевле и проще в эксплуатации и ремонте. Иначе рассчитывать на массовый спрос нельзя, ведь частному клиенту подавай «воздушный экипаж», с которым хлопот не больше, чем с автомобилем.

Наверняка со временем все эти недостатки будут устранены. Собственно, автожир уже и сейчас во многих отношениях превосходит замысел своего создателя. Он опускается по-птичьи мягко, почти отвесно и не требует пробега при приземлении. Пассажир, которого я однажды катала на автожире, метко выразился по поводу

этой особенности: «Ловко сел, ну прямо как индюшачий гриф!»

Благодаря такому плавному «парашютирующему» спуску автожир может обходиться площадкой самых малых размеров, тогда как скоростным аэропланам для посадки нужна длинная полоса. Более того, в отличие от аппаратов с прямым крылом, он может взлетать «прыжком», без разбега, и набирать высоту практически вертикально.

Способность автожира садиться буквально на пятачок наглядно продемонстрировал в 1931 году Джеймс Рей, приземлившись на Южной лужайке Белого дома. В тот день президент Гувер вручал представителям американской фирмы-производителя и самому пилоту высшую авиационную награду — приз Колье. От внимания публики, однако, ускользнули некоторые важные исторические параллели. Мало кто помнил (во всяком случае, в газетах мне ничего на эту тему не попалось), что в том же самом месте двадцатью годами ранее совершил посадку другой примечательный аппарат. 14 июля 1911 года пионер авиации Гарри Этвуд посадил на лужайке перед Белым домом самолет с мотором в 30 лошадиных сил (биплан конструкции братьев Райт, выпус-

кавшийся по лицензии фирмой *Burgess*). Этот эффектный жест тоже был приурочен к церемонии награждения: после приземления летчик получил из рук президента Тафта золотую медаль от имени Вашингтонского аэроклуба.

Автожир — хороший вариант для тех, кто увлекается авиацией «в частном порядке», но не имеет доступа к большому аэродрому, благо для взлета и посадки этим машинам достаточно ровной поляны или обширного двора. Не исключено, что они найдут применение и в качестве «воздушных челноков», которые будут курсировать над центральными городскими районами, где по причине дорогой аренды нет аэровокзалов. Легко представить себе этакие «жиротакси», не привязанные к остановкам рейсового транспорта и способные доставить вас максимально близко к нужной точке. Здесь уместно сказать пару слов о перспективах посадки воздушных судов в черте города. Обычно дискуссия сводится к возможности их приземления на крышах зданий. На самом деле это не самая большая проблема. В современном мегаполисе найти подходящее место, скорее всего, не составит труда. А вот завихрения воздушных потоков в ущельях городских улиц могут представлять реальную опасность при посадке,

причем абсолютно для всех видов летательных аппаратов: дирижаблей, самолетов и автожиров.

Говоря выше об автожирах, я противопоставляла их традиционным самолетам. Не хочу, чтобы у вас сложилось впечатление, будто детище де ла Сьервы нельзя считать «полноценным» летательным аппаратом по причине отсутствия у него крыльев. Это не совсем так. Автожир, как известно, снабжен четырьмя лопастями, которые вращаются над головой пилота. Когда они раскручиваются со скоростью, достаточной для возникновения подъемной силы (до ста и более оборотов в минуту), то действуют наподобие огромного круглого крыла. Иными словами, если обычный аэроплан взлетает за счет поверхностей прямоугольной формы, то автожир поддерживается в воздухе благодаря своеобразной вращающейся тарелке. В нижней части фюзеляжа, правда, есть небольшое крыло с отогнутыми вверх концами, но оно почти не участвует в создании подъемной силы, а служит в основном для обеспечения устойчивости машины и крепления элеронов. Конечно, на деле аэродинамика винтокрылых летательных аппаратов, включая и автожиры, куда сложнее. Но при таком взгляде по крайней мере понимаешь,

что, несмотря на странную наружность, они не такие уж инородцы.

Расскажу теперь о своем первом полете на автожире. Состоялся он в погожий весенний денек неподалеку от Филадельфии.

Джеймс Рей, вице-президент и главный летчик-испытатель той самой фирмы-производителя, усадил меня на пассажирское место, и мы поднялись в воздух. Потом он несколько раз садился и снова взлетал. Так мы катались над полем минут пятнадцать-двадцать. Наконец, Джеймс заглушил мотор.

— Ну что, — сказал он, вылезая из кабины, — теперь твоя очередь.

— Вот так сразу? — недоуменно спросила я. — А ты не хочешь показать мне, что к чему? Я ведь в жизни не управляла таким зверем.

— Не беда, — ободряюще улыбнулся Джеймс. — Справишься. Просто держи в голове все, что я тебе говорил.

Все, что он мне говорил!.. Я судорожно пыталась вспомнить хоть что-нибудь… Он предлагал мне в одиночку вести машину, не дав даже попробовать взлет или посадку…

Уставившись на огромные лопасти над кабиной и загадочные циферблаты на приборной

доске, я почувствовала себя точно так же, как одиннадцать лет назад, во время своего первого самостоятельного полета на аэроплане.

Джеймс стоял возле, расстегивая парашют.

— Буду ждать тебя вон там. — Он показал на пригорок в дальней части поля.

«То же самое, слово в слово, говорил мой первый инструктор», — подумала я. Это ж надо, как все повторяется! Я снова была зеленым новичком, растерянным и неуверенным в себе.

Легко понять мое замешательство. Джеймс Рей налетал на автожирах какое-то баснословное количество часов. Он разбирается в этих чудны́х ветряных мельницах лучше всех в стране. Естественно, под его взглядом я невольно тушевалась.

Мысленно возвращаясь теперь к моменту взлета, я не могу даже толком сказать: это я подняла машину в воздух — или она меня. Все произошло так внезапно! Не успела я ничего сообразить, как обнаружила, что «мы» уже бодро плывем над какой-то проселочной дорогой, а внизу мелькают верхушки деревьев.

Освоиться с управлением винтокрылом нетрудно, если система рычагов устроена, как в обычном самолете. Я поняла это, когда пошла на сниже-

ние. Но вместе с тем поняла и другое: тут масса своих особых приемов, без владения которыми тебе никогда не выжать из этой машины все, на что она способна. «Простенькие» трюки, какие проделывают настоящие асы, новичкам и не снились — это азбучная истина, справедливая в применении к любому мастерству.

Затем я еще несколько раз баловалась с автожирами и налетала в итоге порядочно часов. Вскоре мне выпал шанс испробовать высотные возможности одной такой машины. Каков «потолок» серийных моделей, никто точно не знал, и моя задача состояла в том, чтобы это выяснить. В случае с обычными аэропланами максимальная высота полета известна заранее, наряду со скоростью и прочими характеристиками. То же самое касается автомобилей и моторных лодок: изготовители всегда проверяют свои расчеты опытным путем и указывают полученные данные в спецификации.

Испытание летательного аппарата — процедура вроде бы нехитрая, но, когда проводится официально, требует долгих согласований. К примеру, обязательно приглашается эксперт из столичного отделения Национальной авиационной ассоциации для установки барографа — прибора

с вращающимся барабаном, на ленте которого фиксируется профиль полета. Самописец этот должен быть опломбирован и аккуратно подвешен на резиновом амортизационном шнуре в кабине. После завершения испытания его отправляют в Национальное бюро стандартов для калибровки, иначе говоря — определения фактически достигнутой высоты.

Вдобавок к барографу мне понадобилось взять с собой баллон с кислородом. Небесполезно иметь под рукой запас живительного газа, когда преодолеваешь отметку в 16 000 футов и намерен провести еще какое-то время в воздухе или продолжить набор высоты. Как потом выяснилось, я дошла до 18 415 футов. Правда, мои легкие справились без посторонней помощи. Температура на этой высоте была, думаю, около нуля, но толстый комбинезон, ботинки и рукавицы не дали мне замерзнуть.

В безоблачный день чем выше поднимаешься, тем шире обзор. Масштаб делается мельче, и города, разделенные многими милями, выглядят как соседние станции игрушечной железной дороги. Когда-нибудь, возможно, будут устраивать особые экскурсии для желающих полюбоваться достопримечательностями не на месте, а с опре-

деленного «высотного яруса».

*КАПИТОЛИЙ И ВЕСЬ ЦЕНТР ВАШИНГТОНА*
*(плюс 25 городов в окрестностях)*
*с высоты 10 000 футов! Билеты 25 центов*
*КАПИТОЛИЙ И ВЕСЬ ЦЕНТР ВАШИНГТОНА*
*(плюс 100 городов в окрестностях)*
*с высоты 20 000 футов! Билеты 50 центов*

Надеюсь, туристы будут наслаждаться панорамой не меньше, чем я во время своих высотных вылазок.

Попробовав себя в роли летчика-испытателя, я в скором времени отправилась в своеобразное турне на автожире. С формальной точки зрения это было чисто коммерческое предприятие, ибо во всю длину фюзеляжа красовалась надпись *Beech-Nut* — название небезызвестной фирмы-изготовителя жвачки. Так уж повелось, что свое главное практическое применение автожиры пока находят именно в рекламе. Их используют для популяризации самых разных товаров, от угля до бензина. Оно и понятно: торговые марки на «воздушных носителях» привлекают внимание массового покупателя ничуть не хуже, чем обычные рекламные щиты.

Лично я воспринимала этот вояж «со своей колокольни»: как отличный шанс протестиро-

вать автожир на дальних дистанциях и в разных погодных условиях. Мне было интересно самой изведать реальные возможности и перспективы винтокрылов.

Мой маршрут к побережью пролегал по северной почтовой трассе, где на таких аппаратах до меня вообще никто не летал. По прибытии в Окленд (штат Калифорния) я выяснила, что мой экземпляр — всего лишь второй в истории, достигший Запада США. В обратный путь я двинулась из Лос-Анджелеса, но, увы, до финала мой винтокрылый друг недотянул. Свое Ватерлоо я нашла в Техасе, где потерпела аварию, в результате которой судну изрядно досталось.

И как нарочно, уже через двое суток меня и мою машину ждали на Среднем Западе. По счастью, из Филадельфии примчался один услужливый летчик. Он немилосердно гнал свой автожир, скакал во весь опор, чтобы поспеть к сроку и доставить меня на мероприятие. Убедившись в плачевном состоянии моего разбитого корабля, пилот отправил его на завод для ремонта. А я после выступления продолжила путешествие на восток уже на другом.

Аварии — это, конечно, неприятно, но по опыту знаю, что в них есть и свои плюсы. Так было и

тут. Эпизод оказался весьма поучителен в смысле обращения с новым для меня видом летательного аппарата.

Говоря об авариях в целом, должна заметить, что женщин-пилотов в прессе обыкновенно распинают за малейший промах. Самые яркие их достижения сводятся на нет убийственными заголовками об очередной «нештатной ситуации». Мне кажется, такой перекос опасен в особенности из-за пагубного влияния на карьерные возможности женщин. Один авиапроизводитель как-то признался мне, что не рискует брать на работу летчиц именно по этой причине: любая допущенная ими поломка, даже пустяковая, непременно будет раздута газетами.

«Летчик-мужчина может серьезно повредить машину, никто и не пикнет, — объяснил бизнесмен. — Но если напортачит женщина, пиши пропало. Репортеры начнут смаковать детали и в красках описывать смятый в гармошку фюзеляж. А мне вовсе не улыбается такая сомнительная реклама. Поймите меня правильно, — поспешил добавить он. — Я не хочу сказать, что у женщин несчастных случаев больше».

Журнал *Time* тоже не отличается щепетильностью в изложении фактов. Заметка о моем

техасском инциденте вышла, если мне не изменяет память, под заголовком «Первое крушение автожира».

И так оно на каждом шагу…

В связи с этой темой важно подчеркнуть еще один момент: количество несчастных случаев с участием летчиц в дальнейшем неминуемо увеличится. Речь не о том, что вырастет *частота* происшествий в расчете на общее число пилотов. Но женщин в авиации будет становиться все больше, и, естественно, *абсолютные* показатели поползут вверх.

Зависит ли статистика аварийности от пола и какова динамика этого соотношения — я не в курсе. Допускаю, что какое-то время женщины-пилоты будут попадать в аварии чаще — из-за нехватки опыта. И я неспроста так говорю. Вспомним, насколько доступнее стала за последние несколько лет авиационная техника. Когда поколение нынешних ветеранов только училось, у них был крайне ограниченный набор машин — к тому же сплошь тихоходных и маломощных. Но по мере совершенствования самолетов и улучшения их характеристик росло и мастерство пилотов, поскольку год за годом они пересаживались на все новые модели и мало-помалу их

осваивали.

В наши дни картина принципиально иная. Купить мудреный гоночный аэроплан и свободно на нем летать — ну или по крайней мере пытаться — может при наличии денег любой желающий. Уже нет нужды долго и методично развиваться в профессии, и единственным «предохранителем» остается здравый смысл (конечно, если он есть). Так вот, по моим наблюдениям, женщины порой склонны вести себя более самонадеянно, чем мужчины, и, не познав ценности опыта, рискуют выбрать орешек не по зубам. (Возможно, это касается не только занятия авиацией.)

В случае с самолетами мы наверняка увидим автомобильный сценарий. Рост числа машин на дорогах повлек за собой увеличение абсолютного количества происшествий, но не факт, что изменился *относительный* показатель. Рост числа женщин за рулем привел к тому, что аварий с участием женщин-водителей стало больше, но не обязательно выросла *относительная* частота инцидентов.

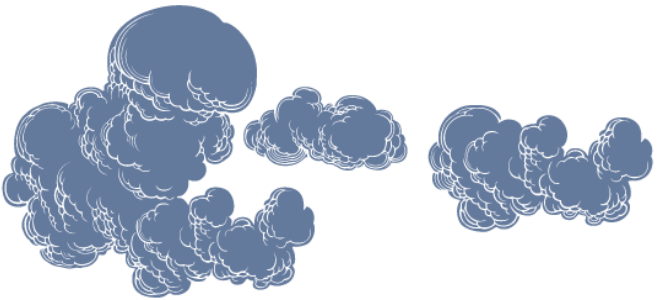
И еще одно замечание. Летчицы не менее трезво, чем их коллеги-мужчины, оценивают вероятность аварии со смертельным исходом. Этим женщинам не по нутру, когда с них пылинки

сдувают. Чуждые излишней сентиментальности, они не привыкли трястись за свою жизнь и, уверена, готовы стоически принять самую жестокую участь.

Возвращаясь к автожирам… Меня часто спрашивают, появятся ли в будущем другие модификации подобных аппаратов. Думаю, да. Возможны самые разные варианты — от вместительных пассажирских моделей до скоростных одноместных. Теоретические принципы в данном случае универсальны.

Нельзя предугадать, приживутся ли автожиры в авиационной практике. Однако у них есть ценное свойство — способность держаться в воздухе почти на одном месте, — которое, как мне кажется, найдет применение в специальных областях. Быть может, эти машины удастся поставить на службу аэрофотосъемке. Да мало ли прикладных сфер, где они могут пригодиться? Но в целом о будущем автожиров (как и многих других технических новшеств) пока еще судить рано. У меня в планах вернуться на Землю через пару сотен лет и проверить, как обстоят дела.

# Женщины и авиация



Недавно меня пригласили выступить в одном женском клубе и рассказать о коммерческой авиации с точки зрения карьерных возможностей. Когда я без прикрас обрисовала картину, председательница заметила: «Ну что тут скажешь… Вы развеяли все мои иллюзии. Я-то думала, девушка может получить любую работу в сфере авиации, какую только захочет».

При обсуждении этого вопроса необходимо прежде всего отделять собственно пилотирование и смежные профессии от иных занятий,

связанных с авиацией. Важно также помнить, что термин «авиация» охватывает целое семейство родственных отраслей (включая, например, приборостроение). Впрочем, даже при такой расширительной трактовке общее число женщин, занятых в авиации, крайне невелико. По данным Бюро статистики труда, соотношение между полами составляет 1:44. Есть предприятия, куда женщин вообще не берут; на других им зачастую платят вполовину меньше, чем мужчинам.

Более всего женские руки востребованы в цехах, выпускающих ткани для обшивки крыльев. Изредка женщины трудятся сварщицами и инспекторами в моторной авиации. Несколько работниц числится на филадельфийском авиазаводе *Naval Aircraft Factory*. Известно также, что во время постройки знаменитых дирижаблей «Шенандоа» и «Акрон» женщины участвовали в конструировании газовых отсеков и прокладывали их тончайшими листами плевки (оболочки бычьих кишок). А еще на заводах встречаются представительницы редких специальностей, которых трудоустраивают в основном благодаря уникальным талантам — и тому, что эти женщины не угрожают служебным перспективам мужчин.

Помимо этого, как уже сказано, женщины заняты в многочисленных вспомогательных секторах, обслуживающих головную отрасль, например в авиационных цехах заводов по производству резины, нефтепродуктов или высокоточных приборов. Ценнейший «придаток» авиапромышленности — парашютные фабрики. Операции по раскрою и пошиву там возложены почти исключительно на женщин, тогда как мужчинам доверяют упаковку готовых изделий в чехлы.

Особая статья — конторский труд, который нынче принято считать прерогативой представительниц женского пола. Всюду, где требуется вести картотеки, стенографировать или выполнять какие-то другие канцелярские задачи, охотно привлекаются женщины — и в этом смысле авиаиндустрия мало отличается от прочих ветвей экономики. Конторы не обязательно расположены в центре города. Они могут находиться прямо на территории аэропорта, испытательного полигона или где-то поблизости, так что персонал имеет возможность наблюдать реальные полеты.

В массовом сознании авиация прочно ассоциируется с профессией пилота. Но не стоит забывать

о целой армии наземных специалистов, которые конструируют и ремонтируют летательные аппараты и организуют авиаперевозки. Пассажирский воздушный транспорт становится все популярнее, и для обслуживания обширной сети авиалиний в нашей стране требуется множество людей — диспетчеров, кассиров, бухгалтеров, механиков, работающих под началом квалифицированных руководителей. Во всех этих категориях женщины тоже присутствуют, но их обязанности в основном носят подсобный канцелярский характер.

Среди пилотов рейсовых воздушных судов мы ни одной женщины не найдем. (Речь идет о самолетах, выполняющих регулярные рейсы по строгому расписанию.) И все-таки есть летчицы, зарабатывающие этим ремеслом себе на хлеб. Они продают самолеты, перегоняют их из одного региона в другой, перевозят пассажиров, дают уроки. А еще их нанимают компании, имеющие собственные аэропланы для проведения «воздушных» рекламных акций и транспортировки руководящего состава.

Не могу не упомянуть и о менее очевидных видах деятельности. Известно несколько женщин, которые владеют или управляют аэропорта-

ми; руководят (в одиночку или совместно с мужьями) летными школами; занимают посты разного уровня в диспетчерских службах. Одна мастерица оформляет интерьеры пассажирских авиалайнеров. Две женщины-врача входят в медкомиссию авиационного отдела Министерства торговли. Несколько журналисток трудятся в профильных периодических изданиях. Одна ведет тематическую колонку, другая подвизается заместителем редактора, остальные пишут статьи, рассчитанные частью на специалистов, частью — на широкую публику. Есть еще парочка составительниц рекламных текстов, и в целом многие женщины, занятые на рекламном поприще, так или иначе соприкасаются с авиацией. Знаю, например, одну даровитую художницу. Мало найдется ее коллег-мужчин, которые бы создавали такие эффектные и одновременно точные иллюстрации с изображением самолетов для рекламных — да, собственно, и любых других — целей. В двух авиакомпаниях наряду со стюардами на рейсах крупных лайнеров работает и несколько стюардесс. Не секрет, что женщины также заведуют турагентствами в разных концах страны, и большинство этих бюро уже освоили продажу билетов на воздушный транспорт.

Кроме того, одной даме принадлежит агентство, обслуживающее сугубо авиапассажиров.

Как видим, женщины достаточно широко представлены на авиационном рынке труда. Но и предубеждения в их отношении далеко не редкость — отрицать это невозможно, хотя я вполне допускаю, что в нашей отрасли они выражены не больше, чем в других. Так или иначе, вдаваться в подробности на сей счет мне бы не хотелось. Ограничусь разговором о том, что знаю лучше всего, — о пилотировании. Здесь мне на ум приходит несколько соображений, касающихся образования и стереотипных представлений о роли женского пола.

Уже на заре авиации пилоты-мужчины чаще всего получали куда более качественную подготовку, и в этом отношении мало что изменилось. Ведущими школами традиционно считаются военно-морские академии, куда женщинам, естественно, путь заказан. Да и частные заведения до недавнего времени без особой охоты принимали девушек и не слишком озадачивались вопросами равноправия.

Меня всегда поражало, насколько по-разному у нас принято воспитывать детей разного пола. И ведь эта сегрегация начинается с самого ранне-

го возраста. Мальчиков норовят поставить к столярному или токарному станку, девочек — тоже в добровольно-принудительном порядке — учат шить и готовить. А между тем я знаю немало парнишек, которым на роду написано печь пироги, и немало девчонок с явными задатками к «грубому» ремесленному труду, а отнюдь не к домоводству. Но образовательная система не делает поправок на индивидуальные склонности и одним махом разделяет учеников по биологическому признаку, железной рукой раскладывая их по полочкам с буквами «м» и «ж».

За стенами школы картина схожая. В домашнем кругу ребенку навязывают занятия, которые считаются «подобающими» для его пола. Стереотипы распространяются и на то, как детям положено себя вести. Юных принцесс чрезмерно опекают и ограждают от малейших трудностей, так что иной раз они вырастают пассивными существами, на всю жизнь уверовавшими в святость клише вроде «девочки так не делают», «девочкам туда нельзя». Дора Рассел, супруга знаменитого философа, очень точно заметила по этому поводу, что женщин сызмальства приучают к безволию.

Немудрено, что по мере взросления юноши

и девушки начинают все больше походить на жителей двух разных планет. Мне кажется, для студентов и студенток, изучающих одни и те же дисциплины, не помешало бы даже ввести отдельные методики преподавания. Взять, к примеру, курсы, связанные с механической обработкой. Девушкам преподносить такой материал, пожалуй, следует несколько иначе. И не потому, что они *по природе* менее склонны что-нибудь мастерить, а просто потому, что их растили, почти ничего не рассказывая об этих предметах.

Тот же принцип работает и в обратную сторону. Однажды мне довелось наблюдать, как шли занятия в кулинарном классе для мальчиков. Первое время учительница придерживалась того же подхода, что и при обучении девочек. И что же? Ее подопечные демонстрировали вопиющую бестолковость. Неужто мужской ум не в состоянии постичь азбучной науки варки яиц? — удивлялась она. Однако, как чуткий педагог, довольно быстро сообразила, в чем тут дело. Ну правда, откуда мальчишкам знать, как мыть посуду? Ну разумеется, они не в курсе, что духовку предварительно нужно разогревать, как не знают и десятков других элементарных вещей, которые их сверстницы впитывают чуть не с

молоком матери.

И как только преподавательница чуть изменила свой метод, дополнив его объяснением нехитрых кухонных истин, дело пошло на лад. Я убеждена, что и будущим летчицам обучение приносило бы гораздо больше пользы, если бы программы могли корректироваться с учетом их потребностей и запросов.

С точки зрения финансов женский пол тоже не в самом выгодном положении. Плата за уроки в летных школах для всех одинакова, но девушки, как правило, не имеют возможности зарабатывать наравне с юношами — особенно на предприятиях по обслуживанию аэропортов. Если, к примеру, в ангар требуется помощник механика, то в промасленном комбинезоне, само собой, предпочтут видеть не барышню, а парня. Но и когда желанная лицензия уже в кармане, у девушки меньше шансов найти работу по летной специальности, а в отсутствие карьерных перспектив, естественно, трудно решиться связать свою жизнь с авиацией.

Скажу еще пару слов о мелких неудобствах, связанных с самой конструкцией кабины и расположением органов управления. Во многих аэропланах тормоз, стартер и другие устройства

явно рассчитаны на пилота-мужчину. Миниатюрной женщине ими пользоваться в лучшем случае несподручно. Знаю, что некоторым летчицам субтильного телосложения приходится обкладываться подушками, до того велико им место пилота.

Но, пожалуй, главный камень преткновения — это стереотипные представления, мешающие женщинам пробовать новое и смело двигаться вперед, если они все-таки рискнули ступить на этот путь. Под влиянием таких штампов и мужчины часто не воспринимают женщин всерьез. В итоге у тех порой возникает соблазн совершить какой-нибудь нелепый или безрассудный поступок, лишь бы доказать свою состоятельность.

На сегодня в Соединенных Штатах пилотскую лицензию имеют 472 женщины. Из них примерно полсотни обладают свидетельством высшей (транспортной) категории. Если учесть, что в январе 1929 года лицензированных летчиц в стране было всего двенадцать, нынешние цифры могут показаться внушительными. Но по сравнению с общим количеством зарегистрированных пилотов (17 226 человек на октябрь 1931 года) это капля в море: на одну женщину приходится 37 мужчин. А поскольку дорогу к полноценной ка-

рьере открывает только транспортная лицензия, становится ясно, что женщин на профессиональном рынке ничтожно мало.

При этом в США больше женщин, занятых в коммерческой авиации, — и вообще больше летчиц, — чем во всех остальных странах, вместе взятых. К тому же в нашей стране они как будто особенно активны: регулярно участвуют в престижных воздушных гонках, а в последние пару лет своими силами организовали несколько авиационных праздников. Помимо клубов для женщин, просто увлекающихся авиацией, существуют и профессиональные объединения летчиц. Старейшая организация такого рода — «Девяносто девять», куда принимают всех женщин-пилотов с действующей лицензией. Назову еще Воздушный корпус имени Бетси Росс, где готовят летчиц в помощь армии, и Женский авиационный резерв Калифорнии.

Из непрофессиональных объединений стоит упомянуть Женскую национальную авиационную ассоциацию, имеющую отделения почти во всех штатах. Благодаря усилиям ее членов во многих аэропортах появились комфортабельные места отдыха для женщин.

Учитывая, что поток прибывающих по воздуху

дам еще сравнительно невелик, об удобствах для «слабого пола» проектировщики обычно не задумываются. По себе знаю: иногда имеет смысл сделать крюк в сотню миль, но зато приземлиться в каком-нибудь приличном аэропорту, где Женская ассоциация позаботилась о специальных помещениях. К примеру, в городе Акрон, штат Огайо, обустроена комната отдыха со всем необходимым — от душей до пуховок для пудры. Когда к пилотам и пассажирам относятся с таким вниманием, то и авиационная техника обычно получает должный уход.

Нельзя напоследок не затронуть и еще один важный вопрос: какими путями женщины вообще приходят в авиацию?

Пути эти извилисты и многообразны. Судя по всему, летчицами часто становятся те, кто изначально работал в авиационной отрасли, пусть и в сфере, далекой от пилотирования. Иной раз это позволяет претендовать на какие-то льготы и облегчает доступ на летное поле, что само по себе служит хорошим стимулом. Да собственно, если тебя просто окружает коллектив, где на женщин-пилотов не смотрят как на «ненормальных», это уже большое подспорье. Верность моей гипотезы подтверждает пример Жанны Ла Рен, известной

летчицы из Далласа. Будучи секретарем местной авиационной школы, она имеет возможность вволю практиковаться.

Что касается тех, кто зарабатывает на уроки в иных областях, то среди них есть женщины самых разных профессий: от агентов по недвижимости до актрис. В списке лицензированных летчиц можно встретить имена школьных учителей, бухгалтеров, стенографисток. Одна девушка, чтобы позволить себе летную подготовку, устроилась в ресторан официанткой. Другой повезло выиграть стипендию. Еще одна, проявив деловую сметку, убедила предпринимателей своего родного городка, что им стоит профинансировать ее обучение. Известно также о нескольких журналистках, которые нашли возможность оплатить занятия из своих авторских гонораров.

В числе самых ярких представительниц этой отважной когорты — Виола Джентри, которая, работая кассиром в одном бруклинском кафетерии, скопила достаточно денег, чтобы освоить авиационное ремесло. Оформив пилотскую лицензию, она бросила все силы на организацию рекордного по продолжительности полета с дозаправкой в воздухе. Хотя и не по ее вине, биплан, на котором она летела со вторым пилотом, раз-

бился, а сама Виола получила серьезные травмы. На реабилитацию ушло много долгих месяцев. Недавно она вернулась на прежнее место работы, и пройдет еще какой-то срок, прежде чем ей удастся восстановить лицензию.

Заслуживает упоминания и другая звезда женской авиации, Эвелин «Бобби» Траут, которой тоже принадлежит рекорд продолжительности полета. У нее автозаправочная станция в Калифорнии — бизнес, в который она вложила немало энергии и труда, и все ради осуществления своей мечты о небе.

Есть и другой вариант: выйти замуж за летчика, который охотно станет твоим инструктором. Вполне себе способ проникнуть в заветный мир авиации, но я бы не советовала к нему прибегать, если все достоинства потенциального избранника этим и ограничиваются.

О женах, дающих уроки пилотирования своим мужьям, мне пока слышать не доводилось, но вот Мэри Александер из города Линчберг (штат Виргиния) научила летать своего девятнадцатилетнего сына. А учитывая, что последний и сам уже счастливый родитель, Мэри одновременно известна как самая молодая бабушка-пилот. Внуки есть и у летчицы Мэри Бейн, супруги горного

инженера.

Иные женщины хоть и не имеют собственного заработка, но, загоревшись желанием летать, откладывают деньги из личных средств или хозяйственного бюджета. Знаю одну девушку, которая тратит на авиашколу почти все, что получает от отца на покупку нарядов. Он-то хотел, чтобы дочь хорошо одевалась, но теперь уже как будто смирился с перспективой всегда видеть ее в кожанке.

Словом, научиться летать не так-то просто (если, конечно, среди твоей родни нет этакого щедрого Санта-Клауса, одержимого авиацией). Но, пожалуй, самое трудное — двигаться дальше, когда учеба уже позади. Аренда оборудования стоит дорого, и пройдет немало времени, прежде чем хозяин авиапарка согласится доверить машину новичку, а уж тем более ему за это платить. Посудите сами. Станете ли вы одалживать блестящий новенький автомобиль человеку, который только-только получил права, или нанимать шофера без приличного стажа? Вот и я тоже нет. А владельцы самолетов, авиакомпании и производители, естественно, в тысячу раз меньше готовы так рисковать.

Бывают и редкие исключения. Дороти Хестер,

например, смогла очень рано проявить себя в профессии. Начав брать уроки воздушной акробатики у портлендского инструктора Текса Ранкина, она показала себя способной ученицей, и теперь они уже на пару выступают с эффектными номерами. Дороти уже почти готовый ас.

Авиации посвящают себя, конечно, далеко не только те, кто видит в этом потенциальный источник дохода. Много искусных летчиц и среди любителей. Тут мне в первую очередь приходит на ум Бетти Хайлер Гиллис из Нью-Йорка. Ее муж, бывший пилот ВМС, работает сейчас главным инженером авиастроительной компании. У обоих супругов есть личные самолеты.

Замечателен также пример Мод Тейт, которая в 1931 году выиграла женскую авиагонку на кубок «Аэрол». Вчерашняя дебютантка, она уже блестяще овладела техникой пилотирования. Своего рода гибридный случай являет собой Флоренс «Панчо» Барнс из Калифорнии. С одной стороны, она известна как спортивная летчица, но вместе с тем периодически выполняет коммерческие заказы, в том числе как пилот-каскадер. Панчо участвовала в съемках фильма «Ангелы ада» и других голливудских картин.

О чем нам говорят эти коротенькие портрет-

ные зарисовки? Если девушка по-настоящему хочет летать, она, скорее всего, добьется своего. Не одним способом, так другим. Похоже, залог успеха — в неистовой увлеченности, преодолевающей все преграды. Недавно я познакомилась с молодой женщиной и ее мужем, которые как нельзя лучше воплощают это качество. Как она мне поведала, родные были категорически против ее занятий авиацией, утверждая, что так она себя не прокормит.

— Когда мы с мужем только начинали, — объяснила она, глядя на стоящий чуть поодаль вместительный самолет, — у нас ровным счетом ничего не было. Ничегошеньки. А теперь вот появилась эта машина. Годится и для учебных нужд, и для чартерных рейсов.

— Мы доставляем пассажиров куда угодно, в любое время, — подхватил супруг.

— Как это, наверное, здорово — вместе заниматься таким интересным делом! — восхитилась я.

— В основном да, — ответила жена. — Вот только с финансами бывает туго… Но я предпочту едва сводить концы с концами, зато летать!

# Мы расправляем крылья



История организованного движения летчиц в нашей стране ведет отсчет с женского воздушного дерби 1929 года. Стартовала эта трансконтинентальная гонка на западном побережье — в калифорнийском городе Санта-Моника, а закончилась восемь дней спустя в Кливленде, штат Огайо.

В воскресенье 18 августа девятнадцать самолетов с вращающимися пропеллерами выстроились в ряд на аэродроме Кловер. Из репродуктора вещал голос небезызвестного юмориста Уилла

Роджерса, который комментировал мероприятие, особо упирая на комические его стороны. Газетчики решили не отставать и тоже принялись упражняться в остроумии, изобретая колоритные эпитеты и метафоры. Само ралли окрестили «гонкой пудрениц», а его участниц именовали на разные лады то «божьими коровками», то «ангелами», то «крылатыми душечками»… (Мы до сих пор безуспешно пытаемся добиться, чтобы нас называли просто пилотами.)

Как и в любом деле, конец гонки не менее важен, чем ее начало. Белую черту пересекли в итоге шестнадцать человек, и это был самый высокий процент финишировавших, если считать все трансконтинентальные авиагонки того времени, независимо от пола участников.

Победительницей первого в истории женского воздушного дерби стала Луиза Таден из Питсбурга, второе место заняла калифорнийка Глэдис О'Доннелл, а я пришла третьей. Событие привлекло внимание публики и сыграло неоценимую роль в пробуждении интереса «слабого пола» к авиации. Среди зрителей, встречавших летчиц на условленных остановках вдоль маршрута, женщин и впрямь было немало. Дамам не терпелось своими глазами увидеть, как выглядят

эти авиаторши и их загадочные машины. Некоторые из любопытства даже тыкали зонтиками в обшивку крыльев, пытаясь понять, что там внутри. Именно тогда я окончательно убедилась: женщины не решаются путешествовать по воздуху просто по незнанию. Люди в основном боятся того, чего не понимают.

За кулисами нашей гонки то и дело возникали забавные и не очень ситуации. Бланш Нойес обнаружила в багажном отсеке своего самолета возгорание и, чтобы его потушить, была вынуждена сесть в мескитовой саванне на просторах западного Техаса. Каким-то чудом она умудрилась приземлиться, не повредив машину, и, более того, снова успешно подняться в воздух!

По ходу дерби малоопытные летчицы время от времени сбивались с пути; у кого-то заканчивался бензин; иным приходилось срочно приземляться из-за неисправности мотора. Внеплановую посадку за эти дни совершила едва ли не каждая вторая. Естественно, что, когда поблизости нет оборудованного аэродрома, стараешься найти место, хотя бы отдаленно напоминающее посадочную площадку. Желательно какое-нибудь большое ровное пастбище. Одна из участниц, выискивая участок для экстренной посадки, сумела

найти подходящий луг, хотя не без тревоги заметила на нем каких-то животных. Благополучно приземлившись, девушка с ужасом увидела, что целая процессия неведомых четвероногих направляется в ее сторону. По ее словам, она тут же вознесла к небесам краткую молитву: «Господи, сделай так, чтоб это были обычные коровы!»

В связи с коровами мне вспоминается одна известная байка. Дин Смит много лет служил на авиапочтовой линии Нью-Йорк-Кливленд. Во время очередного рейса отказал мотор, и пилот был вынужден посадить машину на лугу. Однако животные в его случае попались какие-то непонятливые: они упорно не желали сходить с места, и Дину ничего не оставалось, как приземлиться прямо на зазевавшуюся буренку. Телеграмма, которую он отправил вслед за тем начальнику, в главных чертах передает суть произошедшего:

> Беда мотором. Пришлось сесть поле. Сбил корову. Насмерть. Оправляюсь шока.

Возвращаясь к рассказу о нашем историческом дерби, считаю своим долгом помянуть добрым словом тех, благодаря кому оно стало возможным. Устроителем и спонсором гонки выступило

объединение Национальных клубов взаимообмена — общественная организация, которая, на мой взгляд, сделала для развития авиации в нашей стране больше любого другого непрофессионального сообщества.

Любопытно сравнить положение женщин-пилотов тогда и теперь. Условием допуска к дерби 1929 года было наличие действующей лицензии и не менее сотни часов самостоятельного налета. Подозреваю, во всей Америке на тот момент насчитывалось от силы три десятка летчиц, соответствующих критериям. Так что соревноваться вызвалось фактически две трети от общего числа.

В 1929 году лицензией высшей — транспортной — категории у нас в стране обладали только семь летчиц, и шесть из них участвовали в гонке. Сегодня, как я уже говорила, цифра более чем в семь раз выше. Кроме того, около 450 американок имеют пилотские свидетельства двух других типов: ограниченную лицензию на коммерческие воздушные перевозки или лицензию летчика-любителя. Вдобавок к этому двенадцать женщин являются лицензированными планеристками и еще пять — лицензированными механиками.

Каких-то два года отделяет марафон «пуд-

рениц» от Национальных воздушных гонок в Кливленде, но за этот срок пройден огромный путь. В 1931 году впервые в авиационной истории Соединенных Штатов женщины смогли участвовать в трансконтинентальном дерби наравне с мужчинами. Поскольку около 50 самолетов заметно превосходили остальные по быстроходности, был установлен соответствующий гандикап[8].

Вообще у американцев (в отличие от британцев) смешанные гонки, равно как и система зачета с гандикапом, не в чести. Определять класс машины у нас принято исключительно по объему двигателя. Шестиместный пассажирский самолет легко может оказаться в одной группе с чисто гоночным одноместным аэропланом, если только моторы у обоих совпадают по литражу (последний измеряется в кубических дюймах).

В Англии регламент воздушных гонок, как правило, другой. Для уравнивания шансов скоростные машины стартуют позже тихоходных; литраж моторов при этом не учитывается. По такому принципу устроены, например, ежегодные

**[8] Примечания: 8**

*Гандикап* (от *англ.* handicap — «недостаток», «фора») — преимущество, предоставляемое более слабому участнику соревнования для уравнивания шансов с более сильным. — *Примеч. ред.*

соревнования на Кубок короля — самая известная авиагонка через Великобританию, к участию в которой, между прочим, допускаются авиаторы обоего пола. В 1930 году ее впервые выиграла женщина, Уинифред Браун.

В трансконтинентальном американском дерби, проходившем в рамках национальных гонок 1931 года, мужчины и женщины награждались отдельно, хотя маршрут полета, как и состав жюри, был для всех одинаков. Впрочем, победитель (участник, набравший наибольшее количество очков) определялся независимо от пола, и именно ему доставался главный приз. Как раз в тот год дерби выиграла женщина — Фиби Омли из Мемфиса. Она получила призовую сумму в 2500 долларов и новый автомобиль. Вдобавок к этому миссис Омли приняла участие в гонке по замкнутому маршруту и тоже пришла к финишу первой. В итоге ее выигрыш пополнился еще на несколько тысяч долларов. Из всех летчиц она собрала, наверное, самый богатый урожай трофеев. В число награжденных вошли также Мэй Хэйзлип, Мод Тейт, Глэдис О'Доннелл и Флоренс Клингенсмит.

Из соревнований, которые проводятся среди пилотов-мужчин, заслуженной известностью

пользуется гонка на приз Томпсона. Для сухопутных машин это примерно то же самое, чем кубок Шнейдера был для гидропланов, другими словами — важнейшее скоростное состязание года.

Женским аналогом можно считать гонку на кубок «Аэрол», которая тоже проводится по замкнутому маршруту. В 1931 году она состояла из пяти кругов по трассе длиной 10 миль, причем летчицы должны были обогнуть четыре вышки — так называемых пилона. Стартовый пилон устанавливают непосредственно у трибун, а остальные три служат для разметки воздушного трека.

Лучшей в этом первенстве в тот раз стала Мод Тейт, выступавшая на спортивном моноплане «Джи Би». Примечательно, что ее результат (187 миль в час) всего на пятнадцать миль уступил показателю, достигнутому годом ранее победителем гонки на приз Томпсона. Напрашивается очевидный вывод: иные летчицы при наличии соответствующих возможностей и хорошей техники вполне могут составить конкуренцию своим коллегам-мужчинам.

Если не считать упомянутого дерби, все остальные соревнования Национальных воздушных гонок 1931 года были организованы по старин-

ке: раздельно для мужчин и женщин. Но уже в последующие месяцы в стране заметно выросло число авиапробегов, открытых для участников обоего пола. Мало-помалу предубеждения против нашей сестры изживаются, и есть шанс, что в самое ближайшее время мы сможем участвовать во всех крупных скоростных турнирах наравне с мужчинами.

При всех стереотипах и прочих препонах на пути к летной подготовке и карьере американки по крайней мере не испытывают трудностей в получении лицензий. С этим у нас дело обстоит куда лучше, чем за границей. В ряде стран женщины могут претендовать только на ограниченные пилотские свидетельства, а в других, насколько мне известно, лицензии им не выдаются вовсе. Знаменательное исключение — Великобритания, где действуют те же правила, что и в Соединенных Штатах: при условии прохождения медкомиссии и сдачи квалификационного экзамена «корочки» выдаются соискателю независимо от пола.

Любые мероприятия по воздушному спорту, в какой бы точке земного шара они ни проходили, координируются Международной авиационной федерацией *(Fédération Aéronautique Internationale)*; она же отвечает за учет рекор-

дов в области авиации и воздухоплавания. На территории США функции представительства *FAI* выполняет Национальная авиационная ассоциация, с которой должны согласовываться любые официальные испытания на «потолок», скорость или дальность полета. Ее наблюдатели контролируют и документируют все попытки установления воздушных рекордов.

Хотя *FAI* основана уже четверть века назад, долгое время существовала только одна категория авиационных достижений: какое расстояние удалось преодолеть. Разве кто-нибудь мог предвидеть, каких успехов по части скорости, высоты и продолжительности полета смогут достичь аэропланы будущего? Да и пилотов тогда, в 1905 году, были считаные единицы. Никому и в голову не приходило делить их на классы и группы. Однако за годы мировой войны авиастроительство сделало мощный рывок, и так же резко возросло число летчиков. Немыслимые прежде рекорды стали реальностью. Другое дело, что женщины-пилоты, как сказано, до 1929 года не проявляли заметной активности. Они не обладали сопоставимым с мужчинами опытом и уж точно ни на какие лавры претендовать не могли. У них не было ни достаточной квалификации, ни хорошей авиа-

техники, так что в международных рейтингах они попросту не фигурировали. Их достижения официально не признавались, хотя и регистрировались не менее тщательно, чем летные подвиги, которые год за годом вписывали в анналы *FAI* мужчины.

— Как же так? — недоумевал рядовой зритель. — Ведь Мэри Смит поднялась на столько-то тысяч футов. Выше, чем любая другая летчица. Неужто ее рекорд не будет засчитан?

— Конечно нет, — ответствовали чиновники от спорта, — потому что мужчин она не превзошла. А рекорды у нас на мужские и женские не подразделяются.

Со временем, благодаря настойчивым просьбам женщин-авиаторов, отдельный учет все-таки ввели. Теперь сестры по цеху могут вполне официально соревноваться между собой, и если одна из них летает выше, дальше или быстрее остальных, ее результат с высокой вероятностью зачтется соответствующими органами. Ну а если какая-нибудь летчица перекроет достижения всех авиаторов на земле, независимо от географии и пола, то ее успех будет считаться мировым рекордом.

На сегодняшний день ни одна женщина не

является обладательницей мирового рекорда. Правда, француженка Мариза Бастье продержалась в воздухе 37 часов 55 минут — дольше, чем кто-либо в истории. И хотя ее достижение всеми признано, оно не имеет статуса мирового рекорда. Дело в том, что одиночные полеты в официальной международной статистике не отделяют от полетов, в которых участвует экипаж из двух и более человек, сменяющих друг друга. А Мариза летела одна. Так что текущий мировой рекорд пребывания в воздухе (84 часа 32 минуты) принадлежит Соединенным Штатам.

Стоит, наверное, пояснить, что *мировых рекордов* в авиации всего пять: 1) «потолок», или высота полета; 2) максимальная скорость на трехкилометровом отрезке; 3) дальность по прямой; 4) продолжительность беспосадочного полета по замкнутому кругу и 5) продолжительность беспрерывного пребывания в воздухе вообще — без уточнения деталей маршрута, но с приземлением в месте старта.

Иначе говоря, мировым рекордом считается наилучший результат по любому из этих критериев, независимо от типа машины и пола авиатора. Впрочем, существует и масса других рекордов, тоже официальных и тоже весьма почетных.

Таковые принято именовать *международными* и делить на разные категории и подкатегории. Скажем, отдельный учет ведется для легкомоторных и тяжелых моделей, для сухопутных самолетов и гидропланов. Бывают скоростные полеты на разные дистанции, с грузом и без. Словом, все зависит от того, какой рекорд вы пытаетесь установить. Например, достигнутый Мэй Хэйзлип «потолок» — 18 097 футов для легких самолетов — является международным рекордом высоты для женщин на данном типе машин. Нелепо было бы сравнивать между собой возможности ее скромного моноплана «Булл Пап» и воздушного судна с куда более мощным двигателем. Так что в разбивке по категориям есть свой резон.

**Международные рекорды среди женщин-пилотов**

**СУХОПУТНЫЕ САМОЛЕТЫ В ЦЕЛОМ**

Продолжительность полета: Мариза Бастье (Франция). Результат: 37 часов 55 минут

Моноплан «Клемм» *(Klemm),* мотор «Сальмсон» *(Salmson),* 40 л. с.

Аэропорт Ле-Бурже, 2–4 сентября 1930 года

Высота: Рут Николс (США). Результат: 28 743 фута

Моноплан «Локхид-Вега» *(Lockheed Vega),* мотор «Пратт-Уитни Уосп» *(Pratt & Whitney Wasp),* 420 л. с.

Аэропорт Джерси-Сити (штат Нью-Джерси), 6 марта 1931 года

Скорость: Рут Николс (США). Результат: 210,63 миль/час

Моноплан «Локхид-Вега», мотор «Пратт-Уитни Уосп», 420 л. с.

Карлтон (штат Мичиган), 13 апреля 1931 года

Дальность: Рут Николс (США). Результат: 1977,6 мили

Моноплан «Локхид-Вега»

Скорость на дистанции 100 км: Амелия Эрхарт (США). Результат: 174,89 миль/час

Моноплан «Локхид-Вега», мотор «Пратт-Уитни Уосп», 420 л. с.

Детройт (штат Мичиган), 25 июня 1930 года

Скорость на дистанции 100 км с грузом 500 кг: Амелия Эрхарт (США). Результат: 171,43 миль/час

Моноплан «Локхид-Вега», мотор «Пратт-Уитни Уосп», 420 л. с.

Детройт (штат Мичиган), 25 июня 1930 года

Продолжительность полета с дозаправкой в воздухе: Эвелин Траут и Эдна Мэй Купер (США). Результат: 123 часа

Моноплан «Кёртисс Робин», мотор «Челленджер» *(Challenger),* 170 л. с.

Лос-Анджелес (штат Калифорния), 4–9 января 1931 года

**ЛЕГКИЕ САМОЛЕТЫ**

Дальность: Мариза Бастье (Франция). Результат: 1849,76 мили

Моноплан «Клемм» *(Klemm),* мотор «Сальмсон» *(Salmson),* 40 л. с.

Ле-Бурже (Франция) — Юрино (СССР), 28–30 июня 1931 года

Высота: Мэй Хэйзлип (США). Результат: 18 097 футов

Моноплан Буль «Булл Пап» *(Buhl Bull Pup),* мотор «Секей» *(Szekely),* 85 л. с.

Сент-Клэр (штат Мичиган), 13 июня 1931 года

**ГИДРОПЛАНЫ**

Высота: Мэрион Эдди Конрад (США). Результат: 13 461,25 фута

Гидроплан «Савойя-Маркетти» *(Savoia-Marchetti),* мотор «Киннер» *(Kinner),* 125 л. с.

Порт-Вашингтон (Лонг-Айленд, штат Нью-Йорк), 20 октября 1930 года

Насколько важны рекорды сами по себе — вопрос спорный. Как бы то ни было, для женщин

это хороший способ во весь голос заявить о себе и своих пилотажных успехах. Прямо или косвенно такие свидетельства наверняка должны облегчить представительницам женского пола дорогу в мир авиации.

За последние два-три года появилось целое созвездие выдающихся американских летчиц. Среди этих героинь есть профессиональные пилоты, которые зарабатывают воздушным делом себе на жизнь и активно популяризируют свой опыт. Многие их свершения — подлинные вехи в истории авиации.

Какие они — эти женщины? Что делают в свободное от полетов время? Как выглядят? Подобные вопросы я до сих пор очень часто слышу. Чтобы удовлетворить любопытство публики, расскажу о нескольких своих знакомых летчицах.

Естественно, все они очень разные. Худенькие и пышечки, долговязые и коренастые, тихони и болтушки, молодые и преклонного возраста. Около половины из них замужем, у многих есть дети. Попросту говоря, это самые обыкновенные девушки и женщины, только решившие посвятить себя летному ремеслу, а не, скажем, гольфу, плаванию или бегу с препятствиями.

Одна из самых активных летчиц-рекордсме-

нок — Рут Николс, хотя круг ее интересов отнюдь не ограничивается авиацией. Живет она недалеко от меня, в нью-йоркском пригороде Рай, и я частенько ее вижу. Рут водит машину, плавает, ездит на лошади и занимается еще кучей разных дел, домашних и общественных, как и всякая современная молодая женщина. Мысль подняться в воздух впервые посетила ее на третьем курсе, когда она изучала библеистику в женском колледже Уэллсли.

— Мисс Бланк, — обратилась Рут к декану, — я хотела вас спросить… Как вы отнесетесь к тому, чтобы я научилась летать?

— Что? Милочка, да вы в своем уме? У меня и без вас забот хватает. Вас на факультете сотни. Довольно мороки и с этими вашими нынешними автомобилями. А тут еще какие-то самолеты. Нет уж, и думать забудьте.

Девушка пыталась переубедить начальственную даму, но тщетно. Тогда она решила сделать годичный перерыв в учебе и записалась на летные уроки. Ее инструктором был Гарри Роджерс, который отлично ее подготовил, и вскоре Рут уже самостоятельно летала на гидроплане в местечке Порт-Вашингтон на побережье Лонг-Айленда. А несколько лет спустя они с капитаном

Роджерсом осуществили первый в истории беспосадочный перелет из Нью-Йорка в Майами, покрыв это расстояние за двенадцать часов.

Рут вернулась в колледж и благополучно получила диплом, а затем устроилась в Национальный городской банк Нью-Йорка — помощницей главы отделения, которое специализировалось на обслуживании деловых женщин. Так началась ее карьера в бизнесе. Впоследствии она войдет в руководящий состав одной крупной авиационной корпорации, став первой женщиной на подобной должности.

В 1928 году во многом благодаря усилиям мисс Николс родилось объединение *Aviation Country Clubs*, учрежденное группой энтузиастов спортивной авиации. Идея заключалась в том, чтобы создать по всей стране сеть загородных клубов для общения единомышленников и летной практики. Первый такой клуб открылся на Лонг-Айленде, в Хиксвилле. Чтобы об организации узнало как можно больше людей, Рут отправилась в своеобразный рекламный тур. При поддержке аэроплана сопровождения она пролетела в одиночку ни много ни мало 12 000 миль, посетив в общей сложности 96 городов в 48 штатах, причем ни разу не совершила вынужденную посадку.

Участвовала она и в том самом «дерби пудрениц» 1929 года. В дальнейшем Рут отметилась целым рядом ярких достижений. На сегодня в ее активе три максимальных результата в «зачете одиночниц»: высота, скорость и дальность беспосадочного полета по прямой. 6 марта 1931 года она достигла «потолка» в 28 740 футов, побив рекорд Элинор Смит. В апреле того же года над Карлтоном (штат Мичиган) ее самолет — «Локхид-Вега» с мотором «Уосп» — показал скорость 210 миль в час. Прежний рекорд (181 миля) принадлежал мне, но теперь я уступила пальму первенства своей соотечественнице. В октябре 1931 года мисс Николс стартовала из Калифорнии с попыткой беспосадочного перелета в Нью-Йорк и в итоге установила новый рекорд дальности для женщин: она приземлилась в Луисвилле (штат Кентукки), преодолев без спуска 1977 миль, и таким образом на 568 миль превзошла результат француженки Маризы Бастье.

Также за плечами мисс Николс два трансконтинентальных рекорда. Она перелетела всю Америку в западном направлении за 16 часов 59 минут и 30 секунд — быстрее, чем любой другой авиатор. Воздушный путь от западного побережья к восточному занял у нее 13 часов

21 минуту, что явилось лучшим показателем среди женщин. В обоих случаях учитывалось, само собой, фактическое время в воздухе, а не суммарное время, истекшее с момента вылета: Рут делала промежуточные посадки для заправки и проверки мотора и останавливалась переночевать в Уичито. Беспосадочный трансконтинентальный перелет пока не удалось совершить ни одной летчице. Хотя — как знать. Быть может, к моменту выхода книги ситуация уже изменится.

Техническим консультантом мисс Николс выступает Кларенс Чемберлен — знаменитый авиатор, который в 1927 году пересек Атлантику с миллионером Чарльзом Левиным на борту. Именно он помогает Рут с организацией одиночного трансатлантического перелета. Первая попытка сорвалась из-за неудачного приземления на слишком тесном аэродроме в Сент-Джоне (в канадской провинции Нью-Брансуик). Но я почти уверена, что Рут от своего замысла не отступится.

Мисс Николс, наверное, единственная на планете женщина, которая доставила своего брата-курсанта на тренировочную авиабазу по воздуху! Вообще у нее два младших брата, и как раз тот, что постарше, сейчас проходит летную

подготовку на полигоне Келли-Филд. Второй брат служит в одном из аэропортов Лонг-Айленда и через некоторое время сам надеется получить лицензию. А сестра работает ассистентом пилота по канцелярской части. Словом, все младшее поколение семьи так или иначе связано с авиацией. Старшее ограничивается верховой ездой.

Одевается Рут всегда с большим вкусом. Даже в кабине она стремится выглядеть элегантно и обычно выбирает наряды своего любимого фиолетового цвета. Для полетов у нее есть сшитый по особому заказу кожаный фиолетовый костюм и такой же шлем.

Еще одна известная летчица — Элинор Смит. Именно она до недавнего времени была рекордсменкой по высоте полета: ей удалось выйти на отметку 27 418 футов. Когда же мисс Николс перекрыла ее результат, Элинор немедленно затеяла новый подъем, чтобы вернуть себе первенство. Но в 25 000 футах от земли из-за дефекта шланга произошла утечка кислорода, и девушка потеряла сознание. Самолет начал бесконтрольно падать. Очнулась она лишь на высоте 2000 футов. Тем не менее ей удалось восстановить управляемость и найти место для посадки. Желая показать несгибаемый характер, всего через неделю после

этого инцидента она предприняла новую попытку достичь «потолка».

О мисс Смит часто говорят, что летать она научилась едва ли не раньше, чем ходить. Во всяком случае, доподлинно известно, что в небо она впервые поднялась в восьмилетнем возрасте. Семья тогда жила на Лонг-Айленде, недалеко от исторического аэродрома Кёртисс-Филд. В один прекрасный день ее отец, актер по профессии, не устояв перед романтикой авиации, записался на летные курсы. Отправляясь на очередное занятие, он брал с собой дочку, которой в ту пору шел десятый или одиннадцатый год. Пока отец учился, она играла у взлетной полосы, а местные пилоты частенько сажали ее к себе в кабину и катали над полем, давая «порулить» прямо в воздухе.

Когда Элинор было лет пятнадцать, у отца появился собственный биплан, но ей строго-настрого запрещали летать на нем самой. Дескать, потерпи до совершеннолетия. Но ждать она, ясное дело, не могла и тайком от родителей стала заниматься с инструктором, оплачивая уроки из небольших личных сбережений. Она вставала в пять утра, украдкой выбиралась из дома и спешила на тренировку, а когда родители приходили

«будить» дочку в школу, была как штык в постели. Ко времени, когда ее проделки вскрылись, она весьма уверенно пилотировала.

Элинор не исполнилось и восемнадцати, а она уже заявила о себе как незаурядная летчица. Воскресным днем октября 1928 года юная леди пролетела подо всеми мостами через Ист-Ривер, вмиг получив громкую известность — а заодно и неприятности на свою голову. После этой выходки действие ее пилотской лицензии было временно приостановлено. Три месяца спустя, узнав, что Бобби Траут установила рекорд продолжительности одиночного полета среди женщин, Элинор взялась превзойти этот результат. В лютую январскую стужу она поднялась в воздух в биплане с открытой кабиной и тринадцать часов наматывала круги над аэродромами Лонг-Айленда. Потом, как рассказывают, она заметила внизу вспышки огней и приняла их за условный сигнал: мол, что-то не в порядке и надо срочно приземляться. Когда насквозь продрогшая девушка вылезла из кабины, ничего особенного ей не сообщили — кроме того, что рекорд она действительно побила, но всего на час. Вскоре после этого в лидеры опять вырвалась Бобби, а потом знамя перешло к Луизе Таден. Наконец,

Элинор предприняла новую попытку и в итоге достигла продолжительности полета в двадцать шесть с лишним часов. Этот рекорд пока остается в нашей стране непревзойденным.

В 1929 году Элинор и Бобби Траут затеяли чемпионский перелет с дозаправкой в воздухе над территорией Калифорнии. И хотя их машина не очень-то годилась для таких подвигов, девушки продержались 42 часа, а сели только потому, что у самолета-заправщика отказал мотор и они остались без горючего.

Мисс Смит уверенно владеет самой разной авиационной техникой. Особенно ей по душе крупногабаритные модели, и, похоже, за этим стоит определенное кредо. Неспроста же летчице приписывают слова: «Если у тебя маленький легкий самолет, никто в твою сторону и не посмотрит. То ли дело большие тяжелые машины. Управлять ими, вообще-то, ничуть не сложнее, но об этом мало кто догадывается. Принято считать, что женщине с такими не совладать». Наблюдения, что и говорить, небезосновательные.

В летном деле, как и во многих других областях современной жизни, известная доля саморекламы не помешает. Когда умеешь себя подать, это помогает преодолеть многие барьеры, что осо-

бенно актуально на профессиональной арене с ее жесткой конкуренцией.

Помимо всего прочего, мисс Смит работает на радио, где ведет еженедельную информационную передачу об авиации. А благодаря чувству юмора, беглой речи и знанию всех нюансов отрасли она успешно выступает еще и в качестве комментатора на воздушных состязаниях и парадах.

Наряды Элинор всегда удивляют. Она может выбрать самую неожиданную вещь из своего гардероба, смотря по обстоятельствам и настроению. На авиационных праздниках мне доводилось видеть ее и в кавалерийских бриджах, и в ярко-красных пляжных комбинезонах, и в шортах.

А впрочем, не одежда делает пилота. Летчики и летчицы вправе бороздить небо практически в любом облачении, какое им нравится.

Пожалуй, имеет смысл остановиться на этом чуть подробнее. В нашем обществе авиацию только недавно перестали считать чем-то «не от мира сего». Пилотам наконец стало незазорно летать в самой обычной одежде, тогда как раньше они обязаны были рядиться в костюм «настоящего авиатора», иначе их не воспринимали всерьез. Сама я, желая внести посильный вклад в борьбу с предрассудками, несколько лет назад принци-

пиально отказалась от летных комбинезонов и роб. Что на аэродромах, что в воздухе решила носить только обычную спортивную одежду и юбки. Иной раз даже шлемом пренебрегала, а очки натягивала поверх туго прилегающей шляпы. Когда я подчеркнуто буднично садилась в кабину, точно за руль автомобиля, находящиеся рядом зрители только ахали.

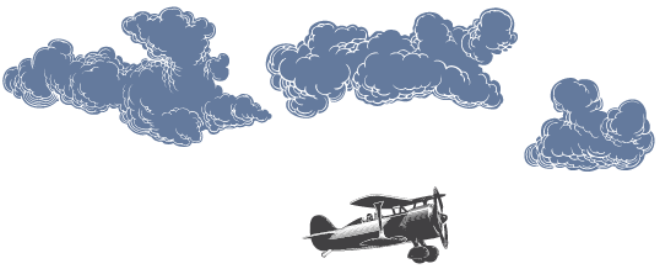
Эти дни уже в прошлом. Самолеты, в том числе пассажирские, и авиация в целом уже не кажутся людям дикой экзотикой, а стало быть, и надобность в демонстративных «воспитательных» жестах отпала. Теперь мы можем одеваться как угодно, руководствуясь соображениями практичности и удобства (ну и отчасти возможностями личного бюджета). Понятное исключение составляют экипажи авиакомпаний, обязанные носить форму. И еще я знаю одну летчицу, которая утверждает, что, если приземляется в «непрофессиональном» виде, работники аэродромных служб ее игнорируют — даже если самолет у нее с закрытой кабиной (которая очевидно не требует ношения брюк). Иногда она все-таки рискует выйти в рейс в юбке, но всегда кладет на соседнее сиденье шлем и перед самой посадкой его надевает, чтобы произвести нужное впечатление на

персонал.

Как ни крути, внешний облик играет в нашем деле не последнюю роль, и я недаром поднимаю эту тему на протяжении всей книги. Думается, стиль одежды не только характеризует ту или иную героиню моего рассказа, но и косвенно отражает эволюцию всей нашей отрасли.

Возвращаясь к Элинор Смит, замечу, что сегодня она пилотирует скоростной «Локхид» (такой же раньше был у мисс Николс), и остается только гадать, какие еще сюрпризы она нам готовит.

# О летчицах наших дней



Среди наших современниц нет, пожалуй, более замечательной женщины-пилота, чем Энн Линдберг. Причин тому несколько: и ее собственная личность, и слава ее мужа, и то, как сама она подходит к авиации.

Энн Линдберг человек необычайно мягкий и скромный, чуждый всякой фальши, притворства и заносчивости. Роста она невысокого, но это не мешает ей держаться с покоряющим собеседника достоинством. Самая яркая черта ее облика — большие и синие, с длинными ресницами глаза,

которые порой с лукавым огоньком, но всегда прямо и доброжелательно смотрят на каждого (за исключением разве что фотокорреспондентов!). У нее высокий умный лоб и короткие темные волосы, свободной волной зачесанные назад. Лицо открытое и ясное. А в уголках губ как будто вечно таится улыбка.

Туалеты миссис Линдберг, под стать ее манерам, подкупают естественностью и простотой. В них нет и тени вычурности. Занимает ли она в машине место пилота или пассажира, ее выбор — обыкновенная спортивная одежда или костюм для прогулок. И только в холодную погоду, если предстоит рейс в открытой кабине, ее крохотную фигурку облекает мешковатый летный комбинезон. Стоя в этом наряде рядом с высоченным мужем, она напоминает миниатюрного плюшевого мишку.

Свой первый одиночный полет миссис Линдберг совершила в аэроклубе городка Хиксвилл на Лонг-Айленде, а пилотскую лицензию получила в 1931 году.

«А что она вообще за человек? — спросил меня как-то один журналист. — Чем она увлекается? Какие у нее взгляды? Ведь для всех нас она женщина-загадка».

Я не сочла возможным посвящать репортера в какие бы то ни было детали, но, уверяю вас, миссис Линдберг нечего скрывать. Просто это не в ее характере — быть в центре внимания. Человек она хоть и незаурядный, но ничего таинственного в ее жизни нет. Она делает то, что ей по душе. Читает, пишет, водит личный автомобиль. Уходит из дома, когда ей вздумается, и бывает всюду, где любит бывать. Занимается ли она каким-нибудь спортом — мне неизвестно.

— Неужели вам так нравится летать?

— А что вы чувствуете, находясь в воздухе?

Эти два пункта волнуют публику — преимущественно женскую ее часть — больше всего. Второй вопрос, собственно, задают любому, кто хотя бы как-то связан с миром авиации. Ну а относительно первого… Многих, наверное, удивит тот факт, что Энн Морроу еще до знакомства с будущим супругом Чарльзом Линдбергом успела всерьез заинтересоваться полетами и решила когда-нибудь непременно освоить искусство управления аэропланом.

Миссис Линдберг сама мне об этом поведала, когда мы встречались с ней в Калифорнии. Говорила она очень спокойно и просто, уверенная, что я, как единомышленница, ее пойму. И потом,

ей было особенно важно подчеркнуть: сама она летную карьеру делать не планирует, но видит в этой сфере огромные перспективы — и величайший источник радости и вдохновения — для женщин.

Думаю, вы со мной согласитесь: нет более знаменитой американки, соединяющей ипостаси пилота и пассажира в одном лице. Так что мне, конечно, было любопытно узнать о ее «философии авиации». По словам миссис Линдберг, профессионалы летного дела вносят ценнейший вклад в прогресс общества. Воздушные машины получают распространение как удобное средство передвижения. И пусть речь не идет об удовлетворении насущных человеческих потребностей в пище и крове, авиация заметно улучшает качество жизни и облегчает распределение экономических благ.

Мы с миссис Линдберг познакомились на открытии железнодорожно-воздушной линии, проложенной компанией *Transcontinental Air Transport*. Маршрут шел через всю страну, от океана до океана, и дорога занимала 48 часов. Я как сотрудник компании была в числе пассажиров первого рейса в западном направлении, а полковник Линдберг вел первый борт в восточном — на

отрезке от Лос-Анджелеса до Аризоны. Затем он пересел уже в кабину нашей машины и переправил нас на калифорнийское побережье. Миссис Линдберг его сопровождала. Впоследствии мы виделись с ней в Лос-Анджелесе, будучи гостями одного и того же радушного дома. Пилоты с Лонг-Айленда соседствовали там с коллегами из близлежащего Лонг-Бич, и, похоже, никто не находил в этом ничего удивительного. Авиация настолько сблизила удаленные друг от друга города и штаты, что пересечь континент на скоростном самолете теперь можно меньше чем за 12 часов (или за 36, если пользоваться коммерческими лайнерами).

В полете мили мелькают так, что и не замечаешь. Недаром завсегдатаи воздушных трасс воспринимают расстояния совсем иначе, чем их друзья, которые привыкли передвигаться по земле. Мне не хочется лишний раз заставлять беспокоиться тех, кто ждет меня в условленном месте к определенному часу, — поэтому я просто говорю, что какое-то время буду «отсутствовать», не уточняя диспозиции.

За примером далеко ходить не надо. Давеча я гостила в Калифорнии и получила приглашение из одного города на Среднем Западе: меня звали

выступить с речью на торжественном ужине. Прикинув, что из Лос-Анджелеса по прямой туда около 1300 миль, я, естественно, решила лететь. Утром назначенного дня от лучших жареных цыплят Америки меня отделяло 36 часов езды на поезде, и я не рискнула сообщить организаторам банкета свои координаты, дабы они не отчаялись меня увидеть. В итоге прибыла я за добрых два часа до начала вечера.

Знаменитую чету авиаторов отличает немаловажная особенность: они буквально всё делают вместе. Миссис Линдберг — правая рука мужа в любых дальних рейсах. Как верный член их маленького экипажа, она сопровождала его в том числе и в первом полете на новом черно-оранжевом моноплане. Полковник часто вспоминает, с какими неудобствами сталкивался в те годы, когда летал один. Теперь он во многом может положиться на супругу. Помимо прочего, она отвечает за фотосъемку, а если муж, скажем, занят навигационными вычислениями, берет на себя управление. Тут можно вспомнить перелет, в ходе которого пара пересекла американский континент от океана до океана за рекордные 14 часов 45 минут. Миссис Линдберг тогда выступила в роли штурмана: с помощью секстанта определя-

ла местонахождение самолета и проверяла курс. А во время недавней экспедиции из Америки в Японию и Китай на упомянутом моноплане она вдобавок ко всему выполняла еще и обязанности радистки.

Летать для них обоих — в порядке вещей. Отправляясь в очередной трансконтинентальный рейс, каждый берет с собой всего-навсего один чемодан. Из дополнительного снаряжения они надевают только парашюты: больше ничего «лишнего». Впрочем, миссис Линдберг дергать за кольцо ни разу не приходилось, а вот на счету полковника четыре спасительных прыжка. Он заслуженный член легендарного «Клуба гусениц», куда принимают только тех, кто успешно использовал парашют в экстренной ситуации.

К слову о багаже. Когда я в тот раз летела через всю страну в Калифорнию (с тех пор этот маршрут стал как родной), меня сопровождала ассистентка. Мы взяли с собой кучу рабочих бумаг с намерением организовать передвижной офис. А так как с промозглого восточного побережья мы на целых полтора месяца перебирались в калифорнийское лето, то, естественно, и обычного багажа у нас тоже хватало. С учетом парашютов и аварийных пайков получилось около трина-

дцати баулов.

И вот собрались мы в обратный путь, а полковник Линдберг увидел у нас в машине эту гору и спрашивает так с укоризной: «Ну и к чему вам такая уйма вещей?»

Я начала оправдываться. Мне стало ясно, что авиатор мысленно сравнивает нашу поклажу с тем спартанским набором, какой они привыкли брать в свои экспедиции. Затем он повернулся к жене и с шутливой наставительностью сказал: «Только не вздумай брать с них пример».

Впрочем, самолет был большой, и я легко могла взять на борт хоть полтонны, так что совесть меня не слишком терзала.

Напоследок замечу, что, на мой взгляд, одно из главных достоинств Энн Линдберг — сила духа. За всегдашней кротостью таится умение мужественно встречать любые физические и моральные испытания. Вообще авиация для супругов не ограничивается профессиональными занятиями полковника. В исследовательских целях они летают над морями и джунглями, а кроме того, любят путешествовать по воздуху ради собственного удовольствия: проникают в самые отдаленные уголки американского Запада и встают импровизированным лагерем где душе

угодно.

Линдберги отнюдь не воспринимают свою деятельность как некую высокую миссию, благотворительный или патриотический долг, хотя, конечно, не раз принимали участие в мероприятиях «в пользу авиации». При всей значимости авиации в их жизни они смотрят на нее иначе: для них это в первую очередь профессия и непреложный факт реальности, столь же конкретный и осязаемый, как любое другое новшество XX века.

Расскажу теперь о первой женщине, получившей лицензию пилота транспортной авиации, — Фиби Омли. Свою летную карьеру она начала в 1920 году, выступая с разными акробатическими трюками: прыгала с парашютом, ходила по крылу… 10 июля 1921 года Фиби установила рекорд высоты прыжка с парашютом среди женщин. Вскоре она вышла замуж за капитана Омли — опытнейшего пилота, который имел за плечами одиннадцать лет стажа летной работы. В войну он служил авиаинструктором. Вместе супруги открыли в Мемфисе крупнейшую на юге США авиационную школу — *Mid-South Airways*.

Первое время миссис Омли активно преподавала сама. Но как-то раз один ученик словно бы окаменел в процессе управления, и ей не удалось

спасти ситуацию.

С некоторыми людьми такое бывает. От страха они становятся как деревянные и вцепляются мертвой хваткой во все, что под рукой. Снять эту оторопь никак нельзя; только заставить человека потерять сознание. Если автомобиль несется с обрыва, водитель может в состоянии паники буквально «приклеиться» к рулю, не в силах пошевелить ни одним мускулом. А тонущий судорожно хватается за спасателя, рискуя утянуть его за собой.

Аналогичные приступы случались тогда и с начинающими летчиками (тем более что обязательной медкомиссии не было и к полетам допускали всех). Если руки ученика коченели и намертво прилипали к рычагам, инструктору не оставалось ничего другого, как чем-нибудь ударить его по голове. К счастью, в наши дни есть специальный механизм, позволяющий при необходимости отключить двойное управление. А в те годы приходилось на всякий пожарный брать с собой какую-нибудь колотушку.

Вероятно, миссис Омли просто не хватило роста, чтобы дотянуться до бедняги в передней кабине, и она была вынуждена беспомощно сидеть на своем месте в ожидании неминуемого

падения. Шрам у нее остался до сих пор. После этой аварии она почти полностью отказалась от занятий с новичками.

Уже не первый год миссис Омли летает на аэроплане серии «Монокуп» как представитель завода-изготовителя. В нашей стране она одна из лучших мастеров пилотирования такого типа машин, недаром в ее копилке целый ряд рекордов и побед в гонках. Предприятие *Monocoupe Aircraft* находится в городе Молин (штат Иллинойс), и Фиби каждое лето уезжает туда работать на два-три месяца, оставляя мужа самостоятельно вести дела в Мемфисе.

Чета Омли также выполняет коммерческие заказы, связанные с обработкой посевов. Борьба с вредителями — весьма актуальное направление сельскохозяйственной авиации, особенно в юго-восточных штатах, где фермерам из года в год приходится сражаться с хлопковым долгоносиком. Для уничтожения прожорливого жучка теперь используются самолеты, распыляющие с воздуха химикаты.

Не могу также не упомянуть о том, какой профессионализм и самоотверженность проявила Фиби во время наводнения в долине Миссисипи — катастрофы, которая нанесла огромный

ущерб многим территориям вокруг Мемфиса. Пострадавшие районы нуждались в лекарствах и медперсонале, но мосты были снесены, а дороги затоплены. Летчица не осталась в стороне. На своем моноплане она доставила гуманитарную помощь бесчисленному количеству жертв бедствия. В настоящее время супруги Омли продолжают руководить авиашколой в Мемфисе и, похоже, твердо стоят на ногах.

Еще одна знакомая мне пара, зарабатывающая на жизнь летным ремеслом, — Уильям и Фрэнсис Марсалис. У них своя школа в муниципальном аэропорту Нью-Йорка. Фрэнсис Марсалис (в девичестве Харрелл) известна как настоящая чемпионка воздушной акробатики. С «летающим цирком» *Curtiss Exhibition Company* она исколесила всю страну, демонстрируя фигуры высшего пилотажа, одиночные и групповые. Если вы предпочитаете заниматься с инструктором-женщиной, миссис Марсалис охотно вас научит. Она умелый авиатор с богатым опытом.

Назову еще Глэдис и Ллойда О'Доннелл из калифорнийского Лонг-Бич и чету Хэйзлип из Сент-Луиса.

Другая замечательная пара авиаторов — Луиза и Херб Таден. Муж служил летчиком в годы

войны, а затем организовал в Питсбурге предприятие, на котором по его проекту выпускается первый в Америке самолет с цельнометаллической конструкцией. Впоследствии он начал также сотрудничать с корпорацией *General Aviation* — филиалом *General Motors,* представляющим авиастроительную фирму Фоккера. Что касается Луизы, то она служит в компании мужа: общается с клиентами и переправляет по воздуху руководящий персонал. Некоторое время ей принадлежал рекорд продолжительности полета среди женщин. Кроме того, как уже говорилось, она выиграла первое в истории женское дерби. В течение двух лет Луиза была делопроизводителем американского отделения клуба «Девяносто девять». Она заслуженно считается одной из талантливейших летчиц.

Как-то раз мы с Луизой поставили любопытный эксперимент, наглядно доказывающий удобство авиасообщения. Это было в тот год, когда Национальные воздушные гонки проходили в Чикаго. Не секрет, что вырваться на это мероприятие — хотя бы на денек — стремится каждый американский пилот. Но Луиза всего пару недель как родила, и врач запретил ей любые путешествия.

— Не думаете же вы, что я позволю вам одиннадцать часов трястись в вагоне? — сказал он. — Вы тогда вернетесь совершенно разбитой.

— А если на самолете? — поинтересовалась пациентка.

— Хм. А сколько это займет по времени?

— Часа три-четыре.

— Ну, если за штурвал сядет кто-то другой и вы не будете перенапрягаться, то я не возражаю. Но возвращайтесь дня через два.

Зная, что я собираюсь лететь из Нью-Йорка, Луиза мне позвонила и попросила забрать ее в Питсбурге. Все равно мне по дороге. Так мы и сделали. До Чикаго добрались за три часа. При очередном осмотре доктор констатировал, что поездка ничуть не навредила здоровью молодой матери. Сейчас ее сыну всего два годика, а он уже провел в воздухе изрядное количество часов. Хотя для детей авиаторов это обычное дело.

Одна из самых симпатичных женщин-пилотов нашего времени — миниатюрная Лора Инглз. Начинала она свою авиационную учебу, кажется, где-то на восточном побережье. Но тамошние инструкторы не поддерживали ее энтузиазма и чуть было вовсе не отбили желания летать. Мисс Инглз мириться с этим не стала и вскоре нашла

подходящую школу в другой части страны, откуда и выпустилась в должный срок с пилотской лицензией.

Особенно заметны ее успехи в воздушной акробатике. Как-то раз мисс Инглз проделала 980 петель подряд — рекордный показатель для женщин. Столь выдающимся результатом она отметилась во время выступления на одном авиационном празднике, где ей платили по доллару за петлю. Вслед за тем летчицей был установлен еще один рекорд, на сей раз уже среди пилотов обоего пола: 714 бочек.

Иные критики не одобряют такого рода показательные номера. Лично я никакого вреда в них не вижу. Само собой, для их выполнения требуется надежная техника, не говоря уже о пилотажном мастерстве и волевых качествах летчика. Быть может, такие выступления мало что дают для прогресса авиации, но по крайней мере хорошо демонстрируют ее возможности. Что же до участия в них женщин, то, мне кажется, какое-то время это еще будет необходимо. В отличие от судебной практики, в нашей отрасли действует «презумпция виновности»: женщина считается недостаточно подкованной до тех пор, пока не докажет обратное.

# Женщины – пионеры авиации



Сегодняшние женщины-пилоты стоят на плечах своих предшественниц, вошедших в историю на заре авиации. И хотя последних сравнительно немного, уверена: они сплошь обладали тем, что моя бабушка называла «духом азарта». Их золотая пора пришлась на второе десятилетие XX века. С тех пор, кажется, все эти дамы оставили летное поприще — за исключением одной, которая и сейчас имеет пилотскую лицензию.

Похоже, мое сумбурное изложение движется в обратном хронологическом порядке. Сперва

я говорила о тех, кого более или менее можно считать нашими современницами, а теперь решила воздать должное «матерям авиации» 1910-х годов. В следующей главе мы заглянем в еще более далекое прошлое и вспомним самых-самых первых героинь воздухоплавания, живших более столетия назад.

Кэтрин Райт. Сама она никогда в жизни крылатой машиной не управляла, и все-таки едва ли какая-нибудь другая американка внесла в становление авиации больший вклад, чем сестра Уилбера и Орвилла Райтов.

Первый в мире полет на аэроплане — моторном аппарате тяжелее воздуха — был совершен 17 декабря 1903 года в городе Килл-Девил-Хилс в Северной Каролине. Скромных размеров машина, общим весом 750 фунтов, имела двигатель в двенадцать лошадиных сил. В воздухе она продержалась одну минуту, покрыв расстояние в 852 фута. Место пилота занимал Уилбер, а Орвилл — ближайший его товарищ и единомышленник, почти что «второе я» — следил за ним с земли.

Скоро весь мир аплодировал триумфу братьев-изобретателей, в тени которых, однако, стоял еще один член семьи. Сам Орвилл высказался

по этому поводу так: «Когда люди говорят об успехах братьев Райт, то не должны забывать о нашей сестре. В значительной степени это все ее заслуга».

Братья Райт не имели высшего образования, но, как сыновья священнослужителя, были людьми начитанными и любознательными. Сначала юноши занимались типографским делом, а потом открыли велосипедную мастерскую (параллельно не оставляя увлечения аэронавтикой). Кэтрин между тем штудировала латынь и греческий, что позволило ей устроиться преподавательницей. Свое жалованье она стала отдавать братьям, поощряя их воздухоплавательные эксперименты. К тому времени эти опыты поглотили Уилбера и Орвилла с головой, и основную работу они почти забросили. Первый в истории самолет, успешно поднявшийся в воздух, был построен не только при финансовом участии Кэтрин Райт, но и благодаря ее неустанной помощи и поддержке.

Скажу теперь о первой женщине, получившей лицензию на управление аэропланом: Раймонде де Ларош. Произошло это в 1910 году. До того как податься в летчицы, француженка была страстной поклонницей автомобильного спорта и не без успеха участвовала в гонках. В 1913 году она

стала обладательницей известной авиационной премии «Фемина», совершив беспосадочный перелет дальностью около 200 миль. Это расстояние она покрыла за четыре часа, убедительно продемонстрировав возможности авиатехники того времени.

В 1911 году официальное пилотское свидетельство было выдано первой американке: Гарриет Куимби. Прежде чем увлечься авиацией, она работала журналисткой в Бостоне и одно время как театральный критик писала рецензии для популярного еженедельника *Leslie's Weekly*. Пилотажную науку она осваивала в школе Джона Мойсанта на Лонг-Айленде. Известно, что курс обучения включал тридцать три занятия, причем на летную практику было отведено в общей сложности четыре с половиной часа. Вскоре питомцы школы Мойсанта отправились в турне с воздушными представлениями по городам США и Латинской Америки, но Гарриет Куимби пошла другим путем.

В 1909 году французский авиатор Луи Блерио первым в истории перелетел Ла-Манш. Именно это достижение, по-видимому, вдохновило мисс Куимби. Во всяком случае, 16 апреля 1912 года на собственном моноплане конструкции Блерио

она вылетела из английского Дила и совершила посадку на пляже Экиан во Франции, став таким образом первой летчицей, пересекшей Ла-Манш. До той поры ни одна женщина не отваживалась на столь рискованный перелет на аппарате тяжелее воздуха.

Американка столкнулась с густой облачностью. Еще на старте она решила, что безопаснее будет идти выше облаков. В итоге, чтобы вырваться к ясному небу, ей пришлось протаранить толстый ватный слой и подняться до 6000 футов. К счастью, у нее был с собой компас. Только благодаря ему она сумела достичь французского берега при такой скверной видимости.

Говоря об этом славном подвиге, важно помнить, что у его героини не было ни парашюта, ни современных приборов. Да и сама машина, включая двигатель, значительно уступала нынешним.

Мне доводилось видеть снимки Гарриет Куимби, в том числе те, на которых она запечатлена в день пересечения Ла-Манша. Как диковинно смотрится летная мода того времени! Костюмы настолько же не похожи на привычные нам, как и сами аэропланы. Обмундирование мисс Куимби было пошито из фиолетового атласа. Летчица

носила блузу с длинными рукавами и плотно облегающим шею воротником на пуговицах. Спортивные шаровары ниже колен заправлялись в высокие шнурованные ботинки. Что до головного убора, то он, судя по фотокарточкам, смахивал на монашеский капюшон. Дополняли образ очки-консервы и перчатки, а на случай непогоды имелось длинное кожаное пальто.

В наши дни вопрос решается не в пример проще. Для рейсов в открытой кабине подойдут теплые брюки на ваш вкус или удобная спортивная одежда, ну а в закрытой сгодится любой повседневный наряд, благо летчик надежно защищен от ветра и осадков.

Гарриет Куимби погибла 1 июля 1912 года, участвуя в авиационном состязании в Бостоне. Она превосходно выступала на своем новом двухместном моноплане фирмы *Bleriot,* но затем случилась какая-то беда с равновесием. Обычно, когда летчица находилась в машине одна, то использовала в качестве балласта мешок с песком, пристраивая его в задней кабине на место пассажира. Если же пассажир на борту был (как в этот раз), от него требовалось сидеть максимально неподвижно — подобно неодушевленному грузу. Смещение центра тяжести грозило катастрофой.

Судя по всему, именно это и произошло в Бостоне. Мисс Куимби сопровождал в воздухе организатор мероприятия — Уильям Уиллард. Ближе к концу полета, на высоте 2000 футов, он как-то неудачно изменил положение своего тела. Аэроплан сделал резкий нырок и, видимо, потерял управление. Пассажира выбросило из машины на верную смерть. Несколько секунд спустя та же участь постигла и летчицу.

Вышеупомянутый Джон Мойсант — один из пионеров американской авиации, известный в частности тем, что пересек Ла-Манш. Ему также принадлежит заслуга основания «летающего цирка» *Moisant International Aviators,* благодаря которому в США появилась новейшая французская авиатехника. Одной из выпускниц школы Мойсанта была, как сказано, Гарриет Куимби.

Джон Мойсант погиб 31 декабря 1910 года во время полета в окрестностях Нового Орлеана. Вскоре после этого его сестра Матильда сама освоила пилотажное искусство и присоединилась к остальным участникам труппы. В ходе гастролей по Латинской Америке в 1911 году она и ее товарищи были вынуждены в буквальном смысле спасаться по воздуху, так как их аэропланами хотели завладеть мексиканские повстанцы. По

возвращении на родину Матильда совершила полет над тем самым аэродромом, где всего год назад разбился ее брат, и ей был вручен предназначавшийся Джону кубок.

Следующие пять месяцев ее жизни были заполнены выступлениями — и авариями. Последняя произошла в середине апреля 1912 года в техасском городе Уичито-Фолс. Старт все время откладывался из-за плохой погоды. Однако летчица не хотела разочаровывать публику, которая несколько дней ждала ее появления, и в итоге рискнула подняться в воздух. Машину пришлось сажать при сильнейшем ветре, и от слишком резкого удара о землю она подскочила. Встревоженные зрители бросились на поле. Чтобы ненароком никого не поранить, Матильда завела мотор и попыталась взлететь. Но аэроплан не слушался. Он только сделал небольшой рывок — и рухнул носом вниз. Обломками раздробленного винта повредило бак с горючим, и машину охватило пламенем. Летчице опалило волосы и часть костюма, но главное — ее удалось вытащить из кабины.

Родные не могли больше с этим мириться. Они и раньше уговаривали дочь оставить авиацию и теперь наконец добились своего. Говорят, в

награду за послушание летчица получила семейную плантацию в Сан-Сальвадоре. Как бы то ни было, после этого несчастного случая Матильда Мойсант завершила свою короткую, но бурную карьеру.

Еще одна выдающаяся героиня тех лет — Рут Лоу из города Линн в штате Массачусетс. Она стала третьей в Америке женщиной, получившей пилотскую лицензию. В истории авиации, кажется, не найти более яркой и колоритной фигуры. Летным занятиям Рут предавалась с величайшей целеустремленностью, не собираясь капитулировать перед соперниками-мужчинами. А ведь это было во времена, когда «слабый пол» еще не имел почти никаких шансов завоевать себе место под солнцем.

Вот история, которая как нельзя лучше характеризует натуру энергичной мисс Лоу.

В начале ноября 1916 года Виктор Карлстром совершил перелет, оказавшийся поистине эпохальным. Решив установить новый рекорд дальности, он стартовал из Нью-Йорка с намерением без единой посадки добраться до Чикаго. Такое расстояние еще никому не удавалось покрыть. У Карлстрома была новейшая модель военно-учебного биплана «Дженни» с 206 гал-

лонами бензина на борту (очень солидный по тогдашним меркам запас топлива).

Из-за поврежденного бензопровода авиатор совершил вынужденную посадку в пенсильванском городе Эри, преодолев в общей сложности 452 мили.

А между тем Рут Лоу вынашивала замысел точно такого же перелета. Вот только машина у нее была куда более скромная: биплан «Кёртисс» с толкающим винтом *(Curtiss Model D),* вмещающий от силы 53 галлона бензина.

Буквально через две недели после рекорда Карлстрома мисс Лоу предприняла собственную попытку. Стартовала она из Чикаго. День был ветреный, и поднять даже такой легкий биплан в воздух оказалось непросто, тем более учитывая ограниченные размеры площадки. В роли последней выступил Грант-парк. Наконец летчице удалось оторваться от земли, но на этом трудности не закончились. Какое-то время, пока она не выбралась за черту города, ей пришлось идти на высоте 200 футов, лавируя между небоскребами.

Наученная горьким опытом Карлстрома, она предусмотрительно использовала в качестве бензопровода резиновый шланг. Из приборов на борту (нам сегодня в такое даже трудно по-

верить!) имелись только часы и компас. Ну и разумеется, мисс Лоу не преминула захватить с собой барограф, дабы зафиксировать беспосадочность перелета.

Летчица укуталась в «двойной слой шерсти и двойной слой кожи», надела практичные бриджи и теплую вязаную шапку. Впрочем, даже несмотря на такую экипировку, она все равно изрядно продрогла, сидя чуть ли не на жердочке в этом маленьком самолетике, продуваемом всеми ветрами.

Волевая девушка продержалась в воздухе 5 часов 45 минут. На последних каплях горючего она долетела до городка Хорнелл (штат Нью-Йорк), что в 590 милях от Чикаго и 128 милях восточнее Эри.

Аэродрома поблизости не оказалось, и машину пришлось сажать на чьем-то скотном дворе. Тотчас набежали любопытные. Когда окоченевшая Рут выбралась из пилотского кресла, ей стали предлагать поесть: ведь у нее с утра не было во рту ни крошки. Но она пока не могла об этом и думать.

«Сперва надо позаботиться о самолете», — был ее ответ.

Она старательно привязала биплан к дереву,

чтобы ветер не повредил конструкцию, и занялась подготовкой к вылету. А затем сердобольные жители отвезли нежданную гостью в местное кафе, где она смогла подкрепиться яичницей и отогреться.

Изначально мисс Лоу рассчитывала дотянуть до Бингемтона. Там-то ее и дожидались механики, присланные из Хаммондспорта авиастроительной фирмой *Curtiss*. Туда же было заранее доставлено горючее для дозаправки, так что в Хорнелле летчица взяла на борт только необходимый минимум. По прибытии в Бингемтон она заявила, что не намерена тратить время на отдых. Но уже почти стемнело, да и метеосводка не обнадеживала, и Рут нехотя согласилась заночевать.

До Нью-Йорка оставалось всего ничего. Сегодня любой авиатор шутя покроет это расстояние. Но Рут еще предстояло понервничать. Когда внизу уже был виден пролив Харлем, а за ним и Манхэттен, мотор начал чихать. Бензина явно не хватало. Судя по всему, летчица не захотела перегружать машину и стартовала из Бингемтона налегке. А баки как назло размещались очень неудачно: чтобы выбрать остатки горючего, самолет требовалось попеременно кренить то в одну,

то в другую сторону — иначе в карбюратор уже ничего не попадало. Так, переваливаясь с бока на бок, аэроплан доковылял до района 23-й улицы. Но тут мотор заглох окончательно. На остатках горючего Рут поднялась как можно выше и оттуда спланировала на Губернаторский остров, где для нее была приготовлена площадка.

Что за славный прием ожидал мисс Лоу! Ее встречал лично генерал Леонард Вуд, гремел духовой оркестр, реяли флаги… На состоявшейся позже церемонии рекордсменку наградили медалью Американского аэроклуба и чеком на 2500 долларов. Среди почетных гостей были знаменитые полярники Руаль Амундсен и Роберт Пири. Благородно согласился присутствовать даже Виктор Карлстром, вынужденный признать свое поражение.

В дальнейшем летчица проявляла не меньшую активность, в том числе в сфере небесной акробатики. Наиболее красочный эпизод относится к концу 1916 года. До той поры статуя Свободы никак не освещалась, если не считать тускловатых лампочек, имитировавших мерцание факела в ее руке. Теперь благодаря кампании, организованной газетой *New York World,* удалось собрать средства на полноценную систему иллю-

минации. Главными звездами торжественного запуска стали президент Вудро Вильсон и Рут Лоу: он дал сигнал к включению прожекторов, нажав на символический рычаг, а она совершила показательный полет вокруг монумента. Все маневры были исполнены в точности как задумано. Аэроплан эффектно вынырнул из темноты, на концах крыльев сверкнули магниевые вспышки, а на нижней поверхности фюзеляжа, как по волшебству, зажглось огромной гирляндой слово «Свобода».

Еще несколько лет Рут занималась фигурными полетами, выступая со своим «воздушным цирком», а потом ушла на покой. Сегодня они с мужем живут в Калифорнии.

Одна из самых известных фамилий в истории авиационного дела — Стинсоны. На этом поприще отличились сразу четверо ее представителей: два брата и две сестры. О последних, Кэтрин и Марджори, я и хочу рассказать. Не буду даже пытаться охватить все события их насыщенной летной карьеры. Коснусь лишь некоторых.

Начну со старшей — Кэтрин. Пилотское свидетельство она получила в 1912 году, после чего несколько лет выступала с фигурными полетами у себя на родине и за границей. Искусство

воздушной акробатики снискало молодой американке любовь и признание в самых разных уголках мира. Выдающийся момент ее биографии относится к 1917 году. Когда США вступили в войну, Кэтрин (как, между прочим, и Рут Лоу) хотела пойти добровольцем в авиацию, однако ее не приняли. Тем не менее она добилась, чтобы командование выделило ей военный самолет, и осуществила на нем важную миссию в пользу Красного Креста. И хотя с машинами такого типа девушка никогда прежде не сталкивалась (это был биплан «Дженни»), ей хватило пятнадцатиминутного занятия с инструктором, чтобы полностью освоить управление.

Ее миссия предполагала перелет из штата Нью-Йорк в американскую столицу. На старте, в городе Буффало, Кэтрин вручили бумаги для передачи министру финансов Уильяму Макэду: сертификат о собранной сумме пожертвований и обязательство перевыполнить план подписки. Далее была остановка в городе Сиракьюс, а затем в Олбани, где летчица приземлилась на острове Ван Ренсселера посреди реки Гудзон. В Олбани она переночевала и на следующее утро вновь поднялась в воздух.

Какими средствами навигации пользовалась

Кэтрин? На отрезке Буффало-Олбани она двигалась по карте. Следующим пунктом маршрута был Нью-Йорк, и здесь ориентиром послужили рельсовые пути, которые вели к Центральному вокзалу. Далее, направляясь в Филадельфию и Вашингтон, летчица прокладывала курс по обыкновенному железнодорожному справочнику! Над каждым очередным городом она какое-то время кружила, разбрасывая листовки с воззваниями о помощи Красному Кресту. Лишь вечером добралась она до Вашингтона и благополучно села на стадионе «Поло Граундс».

Взглянем на исторические фотографии. Мисс Стинсон позирует в незатейливом костюме, будто из магазина готового платья. По плечам рассыпаны кудри, перехваченные лентой. Что и говорить, преодолеть 373 мили за один день не шутка. Но при этом еще и не растрепать прическу! Вот уж действительно высший пилотаж. После приземления в Вашингтоне миниатюрной летчице (весила она тогда всего 105 фунтов) пришлось встать в кабине во весь свой небольшой рост, а то встречающие ее попросту не замечали.

Год спустя Кэтрин удалось побить рекорд Рут Лоу. Стартовала она тоже из Чикаго, но при совершенно иных исторических обстоятельствах.

Перед отправлением потребовалось получить особое разрешение военного министерства и принести присягу в качестве спецкурьера почтовой службы. Девушке было поручено доставить в Нью-Йорк мешок с почтой: 61 правительственное донесение. Вылетев, как и ее предшественница, из Грант-парка, Кэтрин далее следовала на восток аналогичным маршрутом. Миновав Эри и Хорнелл, она приземлилась в Бингемтоне, установив тем самым новый рекорд дальности (783 мили) и продолжительности (10 часов в воздухе) беспосадочного полета.

Выше, рассказывая об экспедиции на «Дружбе», я обмолвилась, что из провианта у нас были, в частности, солодовые конфеты. Оказывается, первой брать с собой такой перекус придумала именно мисс Стинсон! Вот ее собственные слова, цитируемые в репортаже о рекордном перелете: «Я захватила три пригоршни солодовых конфет — по одной на каждый прием пищи».

В отличие от мисс Лоу, Кэтрин Стинсон не повезло с условиями посадки в Бингемтоне. Аэроплан клюнул носом и скапотировал в вязкую грязь, покорежив винт. Неделю спустя при попытке старта та же неприятность повторилась еще дважды. Всему виной была слишком корот-

кая взлетная полоса. В конце концов девушке все-таки удалось подняться в воздух. Со своим ценным грузом она достигла Нью-Йорка и посадила машину в районе залива Шипсхед-Бей.

До начала 1920-х годов даже несложные рейсы большой дальности были предприятием рискованным и экзотическим. К месту проведения очередного воздушного праздника аэропланы обычно доставляли по железной дороге. Никому и в голову не приходило воспринимать их как нормальное средство передвижения. В свете этих фактов достижения Кэтрин Стинсон впечатляют особенно.

Через два года после того, как Кэтрин выучилась на пилота, сестра Марджори решила пойти по ее стопам и в июне 1914 года — ей тогда не было и восемнадцати — записалась в школу братьев Райт в Дейтоне.

Орвилл Райт, недоверчиво окинув взглядом юную особу, сказал: «К сожалению, мы не можем вас так принять. Требуется разрешение от родителей». По воспоминаниям мисс Стинсон, это привело ее в ярость. В тот день она специально надела свою самую длинную юбку, как самая настоящая дама, — и что же? Этот господин отказывается брать у нее деньги за уроки и вообще

обращается с ней как с ребенком!

Раздосадованная девушка пробовала было протестовать, но в итоге смирилась и телеграфировала отцу и матери в Сан-Антонио. Зачислили ее только после того, как пришло официальное согласие от родителей. В группе, помимо Марджори, было еще четыре человека (позднее присоединился пятый) — натурально, сплошь мужского пола.

Аэроплан, выделенный для тренировок, имел мотор в тридцать лошадиных сил и по ряду параметров отличался от ходовых моделей того времени. Но конструкция все равно была довольно хрупкая, так что летать можно было только в идеальную погоду. Соответственно, занятия обычно проходили в рассветные часы. Как вспоминает мисс Стинсон, в иные дни ей удавалось подняться в воздух на пять минут утром, а если повезет, то еще и на пять минут вечером.

Такими темпами девушка сумела сравнительно быстро освоить пилотажную науку: уже через полтора месяца ее выпустили в первый одиночный полет. Время учебы было наполнено забавами и приключениями. Компания подобралась дружная. В ожидании летной погоды товарищи гонялись за лошадьми на соседнем

лугу, рыбачили, запускали воздушных змеев…

Порой девушку навещала старшая сестра, желавшая удостовериться, что Марджори делает успехи. Накануне ее первого самостоятельного полета Кэтрин приехала специально, чтобы ее подбодрить.

Как зарабатывали летчики той поры? Обычно либо шли в инструкторы, либо занимались воздушной акробатикой, и Марджори не стала исключением. По окончании авиашколы она несколько лет выступала с пилотажными трюками в разных частях США, а также преподавала.

В 1917 году пришла телеграмма от четырех канадских курсантов, желавших пройти у нее обучение для поступления в авиакорпус своей страны. За первыми ласточками потянулись вторые и третьи. В общей сложности в эти бурные военные годы Марджори подготовила не один десяток курсантов, не говоря уже о затесавшихся среди них гражданских. Трудностей хватало, в том числе технических. Канадцы настаивали на том, чтобы маневрирование осуществлялось по системе «три в одном». Из-за этого потребовалось внести изменения в конструкцию учебного аэроплана: вместо гошированиия (управления креном путем перекашивания крыльев) сделать элероны,

а три ручки заменить особой рулевой колонкой со штурвалом наподобие автомобильного. Совместными усилиями курсантов, бортмеханика и самой Марджори эта хитроумная инженерная задача была триумфально решена, и летчица успешно опробовала модифицированную машину в воздухе.

Со всеми своими учениками Марджори заранее договаривалась, что по условному сигналу они обязаны передавать органы управления ей, — вынужденная мера, связанная с ее миниатюрной комплекцией. Иначе в экстренном случае летчица просто физически не смогла бы взять ситуацию под контроль.

На сегодняшний день Марджори Стинсон — единственная из ветеранов авиации 1910-х годов, которая обладает действующей пилотской лицензией.

# Легендарные воздухоплавательницы



И все-таки выдающиеся женщины, оставившие яркий след в истории авиации начала XX века, были не «самыми первыми». Мы часто забываем об их предшественницах — героинях воздухоплавания XVIII и XIX столетий.

В 1783 году под Парижем человек впервые совершил удачный полет на воздушном шаре — бумажном аэростате, изобретенном в результате длительных опытов братьями Монгольфье. Менее чем год спустя в Лионе небольшое путеше-

ствие на таком аппарате рискнула предпринять первая дама. Затем воздушный океан начали покорять и ее современницы — сначала в качестве пассажиров, а уже в 1799 году женщина поднялась в воздух в одиночку. Это была Жанна-Женевьева Гарнерен — супруга одного из величайших аэронавтов эпохи Андре-Жака Гарнерена. Впоследствии они с мужем укрепили свою славу, осуществив целый ряд знаменательных полетов.

Гарнерены не знали себе равных в искусстве воздухоплавания и состояли «официальными аэронавтами» в революционной, а затем наполеоновской Франции. Когда же волею Фортуны — переменчивой, как сама воздушная стихия, — они лишились своего положения, то посвятили себя организации увеселений для частной публики. Гвоздем программы неизменно становились демонстрационные полеты, на протяжении многих лет вызывавшие огромный интерес публики.

Тот самый удар Фортуны обрушился на них 5 декабря 1804 года, когда в Париже проходила церемония коронации Наполеона. Супругам было поручено украсить торжество подобающими случаю воздушными аттракционами, и одним

из самых эффектных номеров обещал стать запуск множества шаров всех размеров, оттенков и форм. Но особой гордостью Гарнеренов был колоссальный аэростат, с которого на золотых цепях свисала массивная императорская корона, подсвеченная тысячами огней.

Их уникальному детищу не повезло. Коварным ветром его отнесло через Альпы до самого Рима, где фрагменты конструкции по какому-то невероятному совпадению приземлились на… могилу Нерона. Корона, призванная прославлять здравствующего императора, издевательским образом повисла на памятнике давно усопшему. Сам шар еще какое-то время блуждал по воздуху, пока не упал в озеро Браччано, где и был обнаружен в целости и сохранности.

Итальянским газетчикам происшествие дало богатую пищу для самых фантастических инсинуаций в адрес ненавистных лягушатников, и они принялись наперебой изощряться в ядовитых комментариях по поводу сходства двух диктаторов. В столь скандальных обстоятельствах «гражданин Гарнерен» и его жена, естественно, не могли оставаться на государственной службе и были удалены от двора.

Но и самый дурной ветер приносит добрые

вести. Преемницей впавших в немилость Гарнеренов стала весьма достойная особа: мадам Бланшар, с большой помпой введенная в должность в 1810 году по распоряжению Наполеона. Мужем этой умной и красивой женщины был знаменитый воздухоплаватель Жан-Пьер Бланшар, погибший годом ранее в результате несчастного случая. Овдовев, она стала выступать с показательными полетами в одиночку и завоевала не менее громкую известность в Европе, чем ее покойный муж.

Личностью она, судя по всему, была и впрямь незаурядной. Твердый характер и физическая выносливость соединялись в ней с изящной обворожительной наружностью, столь ценившейся в дамах той эпохи. Читая описания ее многочисленных полетов, невольно восхищаешься этим сочетанием артистизма, прагматичного ума и изобретательности. Смелостью мадам Бланшар тоже не была обделена. Часто она всю ночь оставалась в небе, плавая на своей хрупкой воздушной скорлупке, и спускалась только при первых лучах зари.

Пост «министра воздухоплавания» предполагал, конечно, совершенно иные обязанности, чем аналогичная должность в наши дни. Лю-

бой аэростат, находившийся «на вооружении» государства, был своего рода стратегическим объектом. О воздушном транспорте как таковом никто и не задумывался. Подъем в воздух воспринимался как рискованное действо для развлечения публики (и, соответственно, заработка) или светское мероприятие. Во исполнение монаршей воли мадам Бланшар выступала на придворных торжествах и празднествах, а в свободное время занималась самостоятельными полетами.

После низложения Наполеона и воцарения Людовика XVIII мадам Бланшар сохранила за собой место придворной воздухоплавательницы. Официальным аэронавтом короля она оставалась вплоть до своей трагической кончины в 1819 году.

В тот вечер артистка захотела порадовать парижан чем-то невиданным. Надо сказать, что воздушные шары — и большие, и малые — в ее эпоху было принято наполнять исключительно водородом (в самых ранних экспериментах эту роль играл горячий воздух). И хотя опасность воспламенения ни для кого не была секретом, стало модно устраивать показательные ночные подъемы, сопровождаемые фейерверками. Мадам

Бланшар решила использовать пиротехнические кунштюки по максимуму. Снаружи гондолы она навесила каркас с солидным набором бенгальских огней, а при себе держала горящий фитиль и специальную петарду, которую собиралась зажечь, когда достигнет определенной высоты.

По всей видимости, нарушилась герметичность оболочки. Во всяком случае, пламя от фитиля в руке мадам Бланшар вдруг взвилось вверх и перекинулось на шар. Мгновение спустя аэростат огненным факелом полетел вниз. Как пишут хроникеры того времени, гондола рухнула на крышу дома. При этом одни утверждают, что воздухоплавательница скончалась из-за сильных ожогов, а другие связывают ее смерть с травмами, полученными при падении на мостовую.

О мадам Бланшар часто говорят как о мученице, отдавшей жизнь за развитие аэронавтики. После ее гибели особая придворная должность во Франции была упразднена. О стратегическом потенциале воздушных шаров не вспоминали до 1870–1871 годов, когда они нашли применение как средство военной разведки при обороне Парижа.

Следующая яркая героиня воздухоплавания XIX века — носительница уже известной нам фа-

милии. На авансцену вновь выходит семейство Гарнерен, теперь уже в лице Элизы, племянницы Андре-Жака. Прославили ее не полеты как таковые, а прыжки с парашютом. Она садилась в корзину, подвешенную к куполу парашюта, который, в свою очередь, был привязан к аэростату — за счет чего вся конструкция и поднималась в воздух. Достигнув намеченной высоты, мадемуазель Гарнерен перерубала стропу и начинала спуск, приземляясь в желаемом месте.

Энергичная покорительница небес много гастролировала по Европе, демонстрируя свое искусство. Ее хотели видеть на свадьбах, маскарадах, званых обедах, коронационных торжествах. Она получала выгодные предложения от устроителей городских и сельских народных гуляний, неизменно собирая толпы зрителей. Пожалуй, именно ее выступления можно считать аналогом той разновидности представлений, что позднее стали называть «летающими цирками». Отдельно стоит упомянуть тот отрадный факт, что парашютистка благополучно завершила свою насыщенную карьеру и, дожив до почтенного возраста, мирно скончалась в собственной постели.

Другую знаменитую воздухоплавательницу

подарила нам Англия. Звали ее Маргарет Грэм, и она во многом была не похожа на своих коллег-француженок. Начать с того, что ей — подобно современным женщинам — удавалось совмещать семейные хлопоты с профессиональными занятиями. Она разъезжала с показательными номерами по всей стране и при этом умудрялась воспитывать семерых детей и содержать в порядке лондонский дом.

Как и Элиза Гарнерен, миссис Грэм сделала из воздухоплавания доходное ремесло. Она катала на своем аэростате всех желающих, взимая за уникальный аттракцион далеко не символическую мзду. Деловой стороной предприятия заведовал, судя по всему, муж. Он почти всегда был рядом и помогал супруге в организации выступлений, а иногда и составлял ей компанию в небе.

Англичанка обладала талантом по части саморекламы. Она не только зарабатывала аэронавтикой, но и рассказывала о своих успехах на страницах газет. Как несложно догадаться, эти описания не всегда совпадали с версией очевидцев — особенно когда речь шла о далеко не безобидных инцидентах. А таковых в карьере миссис Грэм хватало.

Однажды во время полета в окрестностях Плимута поднялся сильный ветер, и шар отнесло от берега. Пришлось приводниться в море. В другой раз подвешенный к корзине якорь по несчастью зацепился за каменную плиту. Та рухнула на мостовую и убила прохожего. Еще был случай, когда Маргарет не рассчитала скорость спуска и камнем полетела вниз (подвело ее, очевидно, незнание законов расширения газов). С неделю она пролежала без сознания и потом еще долго восстанавливалась. Но бойкий неугомонный нрав взял свое, и она опять принялась за старое.

Начинать свои выступления миссис Грэм предпочитала в увеселительных садах, закрытых дворах и других огороженных местах. Это позволяло сдерживать натиск толпы и собирать небольшую плату с тех зевак, которые хотели разглядеть воздушный корабль поближе. На открытой площадке, как известно всякому уличному артисту, ограничить доступ «безбилетников» сложно.

В те времена, как и в более ранний период, любому полету на воздушном шаре предшествовали длительные приготовления. Водород, служащий источником подъемной силы, добывался непосредственно на месте. Драгоценный газ получали в бочках, заполненных серной кислотой и кус-

ками старого железа, а затем перекачивали по шлангам в аэростат. Поглядеть на эту диковинную картину приходило немало любопытных.

Оболочка, поначалу бесформенная, на глазах росла, делаясь все более округлой и упругой. Попутно росло и возбуждение публики.

Миссис Грэм одной из первых стала использовать вместо водорода светильный газ. Закупала она его на местном газовом заводе. Правда, из-за недостаточного давления процесс «надувания» шара, бывало, растягивался на долгие часы. Несмотря на все предупредительные меры, многие ее старты начинались с большим опозданием.

Англичанка питала пристрастие к театральным эффектам. Она не только сопровождала каждое свое выступление шумной рекламой. Фирменный ее трюк заключался в том, чтобы через некоторое время после подъема вновь предстать перед публикой — словно бы из ниоткуда. Естественно, уже не на шаре. Прежде миссис Грэм старательно выбирала место для посадки. Когда аэростат достигал земли, она оставляла кого-нибудь его сторожить, а сама возвращалась на мероприятие. Зрители встречали повторное появление своей любимицы громом аплодисментов, и та произносила несколько

благодарственных слов в ответ.

Весь сценарий был тщательно продуман. Хоть Маргарет и не терпелось поскорее провернуть свой фокус, при заходе на посадку она действовала крайне осмотрительно: не дай бог, кто-нибудь из аудитории увидит ее манипуляции и сюрприз будет испорчен. В вечернее время артистка дожидалась наступления темноты, а в дневное делала все, чтобы «замести следы». Потом она в оперативном порядке начинала спуск и закрепляла аэростат за верхушки деревьев.

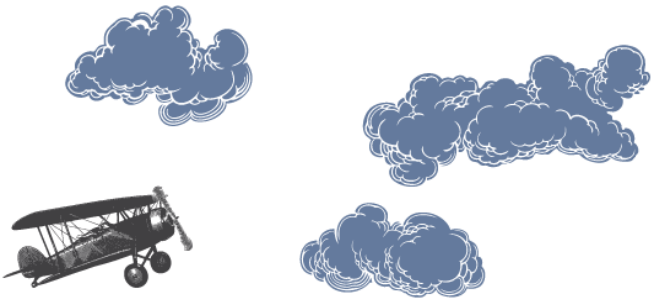
Между тем мистер Грэм брал почтовую карету и следовал по маршруту своей благоверной. Обычно он без труда ее находил, заприметив шар, танцующий в воздухе футах в двадцати-тридцати над дорогой. Он помогал Маргарет спуститься и сопровождал ее обратно на праздник, где ее прибытие производило ожидаемый фурор.

Англичанке была отпущена на редкость долгая жизнь в профессии. Со сцены она не сходила в течение сорока (!) лет, своими глазами увидев расцвет и упадок тогдашнего воздухоплавания.

Скажу напоследок о стиле одежды этой «единственной в Европе аэронавтки» Викторианской эпохи, как называла себя миссис Грэм. Ясно, что полеты открывали перед ней и ее сестрами по

ремеслу невиданный простор по части декоративных ухищрений. Нарядно выглядели не только сами дамы, но и поднимавшие их аппараты. Последние оформлялись плюмажем и лентами в том же стиле, в каком был выдержан туалет артистки. Это удваивало визуальный эффект. Все самые модные атласные и шелковые ткани сразу же находили применение в воздухоплавательном бизнесе. Едва ли зрелищная сторона небесных аттракционов когда-нибудь еще достигала таких высот, как в ту легендарную эпоху, увлеченную всем броским и пышным.

# Небесные тропы будущего



Великолепно украшенные аэростаты XVIII века разительно отличаются от самолетов наших дней. Конструкция и способ эксплуатации небесных машин претерпели столь значительные изменения, что воздухоплаватели той эпохи, окажись они среди нас, были бы немало удивлены. Что ожидает авиацию в перспективе? Продолжит ли она в ближайшие сто лет развиваться такими же стремительными темпами?

Любые попытки угадать будущее, тем более в сфере авиации, обречены на неудачу — все равно

как прогнозы ученых мужей далекого прошлого. Эти скептики, как известно, предрекали (и математически доказывали!), что создание аппарата тяжелее воздуха, способного оторваться от земли, — затея принципиально несбыточная.

Помню, лет семь-восемь назад меня уверяли, что звездообразные моторы воздушного охлаждения мощностью свыше 60 лошадиных сил никогда не станут реальностью. А сейчас это самый распространенный тип двигателей на коммерческих авиалайнерах. Уже появились моторы, которые развивают более 600 лошадиных сил! Или вот другой пример. Еще не так давно считалось, что регулярные ночные рейсы — вещь совершенно невозможная. А сегодня протяженность воздушных линий, оборудованных световыми маяками, в Соединенных Штатах достигает 17 500 миль, и каждые сутки, от заката до восхода, авиалайнеры пролетают по этим трассам 63 000 миль.

С другой стороны, бывает с пророчествами и обратная ситуация.

Некоторые из них невероятно быстро сбываются. На днях мне довелось услышать характерный разговор. Журналистка брала интервью у экс-пилота, служившего в мировую войну. Накануне

он совершил перелет на большом авиалайнере и теперь делился впечатлениями. Особенно ему запомнилось, как разносили чай:

— Только подумать, скатерть, чашки, ложки… Да скажи мне кто-нибудь в восемнадцатом году, что люди вот так запросто будут сидеть в самолете и попивать чаек, я бы умер со смеху.

Корреспондентку это позабавило.

— А как вы считаете, — спросила она, — каких улучшений по части авиаперевозок нам стоит ожидать в ближайшее десятилетие?

— Скорее всего, будет совершенствоваться то, что уже есть. Летать станет таким же обычным делом, как теперь ездить на поезде. Никому это не будет казаться чем-то особенным. Ну разве что нам, «старожилам», которые помнят былые времена.

— Прогнозы какие-то… не слишком захватывающие. Может, у вас есть вариант поинтереснее?

— Не совсем понимаю, что вы имеете в виду.

— Ну, нечто более радикальное. Возможно, самолеты нового поколения и правда будут мало отличаться от нынешних. Возможно, они просто будут постепенно улучшаться за счет каких-то технических или конструктивных доработок, пока не приблизятся к идеалу. Знаю, многие экс-

перты смотрят на дело именно так. Но ведь нельзя исключать и другого сценария! Вдруг найдется безвестный изобретатель, который случайно откроет какой-нибудь абсолютно новый принцип, и все наши представления в одночасье устареют? Вот это было бы действительно потрясающе. О чем-то таком я и хотела от вас услышать.

Люди по большей части устроены так, как эта журналистка. Им подавай прорыв, сенсацию. И что самое интересное, чем фантастичнее картина, тем скорее они готовы в нее поверить.

Как-то раз на встрече с группой не самых прогрессивных дам я обмолвилась, что буквально через два года каждая из них вольется в число авиапассажиров (исключая, разумеется, тех, кто не путешествует вовсе). Значительная часть аудитории лишь покачала головой. Но когда я упомянула о перспективе создания самолетов с герметичной кабиной, которые смогут выполнять регулярные рейсы в стратосфере на скорости от 500 до 1000 миль в час, это было принято без всяких возражений.

И все-таки вряд ли события будут развиваться так стремительно. Мне кажется, воздушный транспорт должен сначала пройти какой-то путь и стать рядовым средством передвижения,

и только после этого человечество дорастет до изобретения высотных самолетов.

А если подумать, разве сама по себе возможность перелететь из одной географической точки в другую не есть фантастика? Что сказали бы об этом пионеры воздухоплавания? Они поднимались в небо просто из спортивного интереса, ради славы или заработка, а потом приземлялись — не столь важно, где именно. Добраться по воздуху в назначенное место никто даже не пробовал.

То ли дело современная эпоха. Мало что наше общество ценит так, как быстроходные транспортные средства. Эта идея проникла уже и в повседневную жизнь. Даже чтобы просто поиграть в гольф, люди зачастую предпочитают проделать несколько сотен миль на самолете вместо тридцати на автомобиле.

От этой тенденции, думаю, и надо отталкиваться, когда мы строим прогнозы. Вероятнее всего, приоритетом в развитии авиастроения будут именно скоростные характеристики. Это, как ни крути, главное преимущество воздушного транспорта. На сегодняшний день мировым рекордом является скорость примерно в 400 миль в час, полученная на гоночном аэроплане особой конструкции. На некоторых коммерческих

авиалиниях в США уже используются самолеты, покрывающие более 200 миль в час. Можно не сомневаться: пройдет совсем немного времени, и такие показатели станут нормой для всех регулярных рейсов — а на воздушных состязаниях авиаторы будут непрерывно повышать планку.

Один врач недавно провел серию экспериментов, доказавших, что человек может перемещаться в пространстве со скоростью порядка 700 миль в час и даже больше безо всякого ущерба для своего здоровья. Вывод, что и говорить, многообещающий — во всяком случае, если жителей планеты Земля и правда (как я смею думать) манят высокие скорости.

Светлые головы уже работают в этом направлении. Знаю, например, о конструкторе, у которого возникла мысль рассматривать самолет как своеобразный реактивный снаряд. Не секрет, что на больших скоростях крыло создает ненужное сопротивление и замедляет продвижение машины вперед. Так вот, этот изобретатель предлагает сделать убирающиеся в полете крылья, которыми пилот сможет управлять в зависимости от ситуации. Когда требуется идти на очень высокой скорости, крыло будет втягиваться в фюзеляж. А при взлете, посадке и в обычном крейсерском

полете оно будет выпускаться для обеспечения необходимой подъемной силы. Фактически мы имеем здесь развитие идеи убирающихся шасси, какие уже сегодня применяются на некоторых моделях.

В ряде стран ведутся опыты по созданию так называемых ракетопланов. Часть этих разработок имеет целью найти замену стандартным авиамоторам. За другими, более масштабными проектами стоят энтузиасты, которые мечтают о полетах в дальние миры — в первую очередь на Луну.

Конечно, для осуществления подобных замыслов недостаточно решить проблему скорости. Машины завтрашнего дня (в том числе стратосферные самолеты, о которых я уже упоминала) должны обладать исключительной прочностью и иметь герметизированный фюзеляж, чтобы не ставить под угрозу жизни людей. Для полетов выше «зоны семи миль», где атмосфера сильно разрежена и нет пригодного для дыхания воздуха, необходим соответствующий запас кислорода. Пока что человеку только раз удалось проникнуть в область стратосферы. Достижение принадлежит Огюсту Пиккару и Паулю Кипферу, которые в 1931 году поднялись в воздух на специ-

ально сконструированной металлической сфере, подвешенной к оболочке аэростата, и достигли высоты 51 775 футов.

Помимо освоения больших скоростей, интересной задачей является проектирование самолетов-гигантов. Едва появилась «летающая лодка» *Do X* фирмы «Дорнье», способная брать на борт 162 пассажира, как конкурент объявил о планах строительства аэробуса в два раза большей вместимости. Ограничены ли физические пределы таких мастодонтов? Если нет, то выбор размеров будет, скорее всего, определяться чисто практическими соображениями. До сих пор эксплуатация крупногабаритных судов на авиалиниях оказывалась нерентабельной. Ничего не попишешь: любые инженерные разработки должны принимать в расчет пресловутую экономическую целесообразность.

Чуть ли не каждую неделю в прессе сообщается о планах создания бесхвостых, бескрылых, безмоторных и даже беспилотных летательных аппаратов (в последних управление доверяется вместо человека роботу). Мы видим изображения аппаратов, которые смогут садиться и взлетать не только с воды и земли, но и со снега или льда. А для тех, кому удобнее приземляться прямо на

дерево или дом, предлагается создать особые устройства для мягкого безопасного спуска, этакие самолетные парашюты.

По части двигателей — паровых, бензиновых, дизельных — тоже нет недостатка в самых фантастических пророчествах. Несколько менее диковинно выглядят идеи по всеобщему внедрению новейших навигационных приборов и радиомаяков. Предлагается усовершенствовать их таким образом, чтобы летчик мог даже в сложных метеоусловиях найти дорогу к «родной» посадочной площадке — будь то загородный аэродром или бетонный островок посреди океана.

Ну а регулярное воздушное сообщение через Атлантику? Нет сомнений, что и оно не за горами. И по уверению авторитетных специалистов, случится это быстрее, чем многие думают. Да и трансполярные перелеты тоже непременно перейдут из области фантастики в область реальности. В общем, все идет к тому, что, как гласит известный рекламный слоган, воздушные магистрали покроют всю планету.

Вопреки общему правилу, летательные аппараты имеют шансы стать одним из самых дешевых средств передвижения. Традиционно все обстояло ровно наоборот и улучшение скоростных

качеств сопровождалось ростом затрат. История развития транспорта — от воловьих повозок до автомобилей — всегда двигалась только в одном направлении: в сторону повышения себестоимости. А ведь неплохо было бы переломить эту тенденцию.

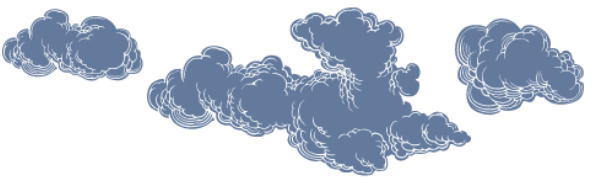
И тогда — берегитесь, железнодорожные перевозчики! Оснащайте свои товарные вагоны крыльями или скупайте акции перспективных авиакомпаний, иначе вам не выжить.

В заключение этой «футуристической» главы замечу еще вот что. Новые технологические разработки — тем более революционные, которые так покоряют наше воображение, — немыслимы без вклада специалистов самого разного профиля. Тот бывший военный летчик совершенно прав. Даже когда речь идет о подлинно прорывном открытии, оно все равно должно органично встроиться в мозаику прогресса, надежно встать на свое место в гигантском ветвистом узоре, а для этого требуется масса вспомогательных «завитушек». Армии ученых в институтах, лабораториях и уединенных кабинетах закладывают сегодня теоретические основы авиации будущего. Параллельно с ними трудятся те, кто воплощает их идеи на практике. И я думаю, что все более

активную роль в этих усилиях впредь будут играть именно женщины. Таков мой прогноз и мое искреннее желание.

# Через Атлантику – в одиночку

**25 мая 1932 года, Лондон**



Интенсивные приготовления к пересечению Атлантики начались уже после того, как я закончила рукопись книги, которую вы держите в руках. К моменту моего отбытия из Нью-Йорка текст фактически был готов к публикации. Так что эта глава, написанная по просьбе издательства, — своеобразный постскриптум из-за океана.

Вечером 20 мая 1932 года я стартовала из городка Харбор-Грейс (остров Ньюфаундленд) и на следующее утро — тринадцать с половиной часов спустя — приземлилась близ Лондондерри на севере Ирландии. Такова, если вкратце, история моего одиночного перелета через Атлантический океан.

Впервые перелететь Атлантику мне довелось в 1928 году. Но тогда, на борту «Дружбы», я была всего-навсего пассажиром, и с тех пор меня не оставляла мысль о том, чтобы проделать такое путешествие самостоятельно. Впрочем, всерьез к его планированию я приступила лишь несколько месяцев назад, когда этому стали благоприятствовать обстоятельства. Прежде всего, освободился мой самолет «Локхид-Вега», до того занятый на чартерных рейсах одной транспортной авиалинии в Вашингтоне. Мой муж, мистер Патнем, всегда с энтузиазмом воспринимающий мои авиационные начинания, горячо поддержал проект, а Бернт Балхен согласился взять на себя хлопоты по ремонту и оснащению машины. Но заранее объявлять об экспедиции нам по ряду причин казалось неуместным. К чему пустые разговоры, пока замысел не материализовался? И потом, я и сама до последнего не была уверена,

что ничего не сорвется.

Мои собственные мотивы не представляли для меня загадки: это предприятие я затеяла из любви к летному делу. Пересечь Атлантику я решила потому, что хотела исполнить свою мечту. Отчасти то был акт самоутверждения — попытка доказать самой себе и другим, что совершить такой «сольный» перелет, при наличии соответствующих навыков, под силу и женщине.

Машину готовили в аэропорту Тетерборо (штат Нью-Джерси), расположенном близ Нью-Йорка, на противоположном берегу Гудзона. Ранее там базировалась фирма Фоккера. Как раз поблизости живут Бернт Балхен с супругой. Мы дружим семьями. Бернт, безусловно, один из лучших пилотов нашего времени и вдобавок замечательный инженер с уникальным опытом. Ценнейшее его качество — взвешенность и осмотрительность в оценках. Мы с самого начала договорились: если только он решит, что мне или машине этот перелет не потянуть, пусть так прямо и скажет — и я без колебаний откажусь от своего замысла. Впрочем, Бернт ни разу не выразил сомнений. Эта его решимость невероятно помогала и мне поддерживать боевой настрой.

Для начала Бернт и его подручные укрепили

фюзеляж, которому порядочно досталось за те три года, что я летала на «Веге». Затем в крыльях установили дополнительные топливные баки; еще один большой бак разместили в салоне. Это позволило увеличить суммарный запас горючего до 420 галлонов и обеспечить дальность крейсерского полета в 3200 миль[9]. Объем масла составил 20 галлонов. С учетом всей полезной нагрузки самолет весил около 5500 фунтов.

Кроме того, кабину оборудовали дополнительными приборами, включая указатель сноса и три компаса: апериодический, магнитный и гирополукомпас для согласования показаний первых двух.

В хартфордской компании *Pratt & Whitney* я заказала новый авиадвигатель серии «Уосп» *(Wasp)* (мой старый уже поизносился и вряд ли выдержал бы трансатлантическое испытание). Это был отличный мотор с нагнетателем, развивавший мощность 500 лошадиных сил и превосходно зарекомендовавший себя в сложных атмосферных условиях. Как известно, не меньшее значение,

---

**[9] Примечания: 9**

Расстояние от Харбор-Грейса до ирландского побережья по прямой составляет 1860 миль, а от Харбор-Грейса до Парижа — 2640 миль. Фактически мисс Эрхарт пролетела 2026,5 мили. — *Примеч. ред. издания 1932 г.*

чем сам мотор, имеют подаваемые в него горючее и масло. Под чутким руководством опытнейшего пилота майора Эдвина Олдрина баки моей «Веги» были наполнены высококачественным авиабензином и маслом фирмы *Stanavo* — заправка производилась сперва в Тетерборо, а потом в Сент-Джоне и Харбор-Грейсе.

На период ремонта «Вега» была официально сдана в аренду Бернту Балхену, который тогда как раз активно работал с Линкольном Элсуортом над организацией полета к Южному полюсу. Для Элсуорта на тихоокеанском побережье строился другой аэроплан, а мой «по легенде» использовался Балхеном для испытаний — якобы с прицелом включить и его тоже в состав антарктической экспедиции. Когда выдавалась возможность, я приезжала на аэродром из своего нью-йоркского пригорода Рай, чтобы лишний раз потренироваться. Основной упор я делала на совершенствование навыков слепого пилотирования. Важно было освоить эту технику настолько хорошо, чтобы уверенно вести машину исключительно по приборам, даже не выглядывая из кабины.

Когда май перевалил за середину, мы стали с особым пристрастием изучать метеопрогнозы. Как обычно, неоценимое содействие оказывал

нам доктор Джеймс Кимбалл из нью-йоркского отделения федерального Бюро погоды. Напрямую о своих планах я ему, правда, не говорила. Догадывался ли он о чем-то? Не могу знать наверняка. Так или иначе, к моим запросам он относился со всегдашней отзывчивостью.

Карты погоды, полученные днем 18 мая, оптимизма не внушали. Над восточной Атлантикой висел устойчивый циклон, гарантировавший ненастье. Желанный просвет обещал наступить еще не скоро. Хоть мне и не терпелось рвануть в Харбор-Грейс, чтобы вылететь оттуда при первой возможности, я почти смирилась с тем, что придется ждать еще много долгих дней.

Утро пятницы 20-го[10] мы с мужем провели у себя под Нью-Йорком, а затем я отправилась в Тетерборо — переговорить с Бернтом и немного поупражняться. Машина к тому времени была в полной боевой готовности. Приехала я где-то в полдвенадцатого. Почти сразу же Эдди Горски, наш механик, сообщил, что кто-то звонит. Оказалось, это муж. Звонил он из конторы доктора

---

**[10] Примечания: 10**

Знаменательная дата. Пятилетняя годовщина исторического одиночного перелета через Атлантику, совершенного Чарльзом Линдбергом, чье достижение как раз и взялась повторить Амелия. — *Примеч. перев.*

Кимбалла. Они как раз просмотрели утренние метеосводки, поступившие с океанских судов, а также из Англии и от основных метеостанций США.

— Ну и как обстановка? — спросила я.

— Все отлично. Видимость до Харбор-Грейса просто идеальная.

Это решило дело.

— Тогда сегодня во второй половине дня отправляемся, — сказала я. — Повидаюсь с Бернтом и сразу же приеду.

Десять минут спустя, после разговора с Бернтом, я перезвонила и сообщила мужу, что вылет запланирован на три часа. Времени на обед уже не было. Я поехала скорее домой собираться. Быстренько переоделась в бриджи и ветровку, взяла кожаный летный комбинезон, карты, кое-какие мелочи — и мигом назад в аэропорт.

На месте я была без пяти три. В 15:15 мы вылетели, а через три с половиной часа добрались до Сент-Джона, что в канадской провинции Нью-Брансуик. На следующее утро взяли курс на остров Ньюфаундленд и прибыли в Харбор-Грейс к 14:15. Там нас уже дожидались подробные метеосводки, присланные моим мужем. Прогноз выглядел приемлемо. Стартовать я планировала

ближе к вечеру. Важно было набраться сил, чтобы ночью в кабине чувствовать себя бодро.

До Харбор-Грейса самолет вел Бернт, а мы с Эдди Горски отдыхали в салоне возле бака с горючим. Когда окончательное решение о старте было принято, Бернт с Эдди занялись финальным осмотром «Веги» и мотора, а я на несколько часов прикорнула в уютной гостинице. За это время пришло еще несколько телеграмм, подтвердивших благоприятный прогноз. Когда я появилась на аэродроме, мотор был уже прогрет. Мне вручили напутственное сообщение от мужа. Я попрощалась с Бернтом и Эдди и залезла в кабину. Ветер дул с юго-запада и был почти идеален для взлета. В двадцать минут восьмого я запустила мотор. Аэроплан быстро набрал скорость и, несмотря на значительную массу груза, легко поднялся в воздух.

Минуту спустя я уже летела над морем.

Догорала вечерняя заря, и погода несколько часов стояла ясная и тихая. Потом над низкой облачной грядой показалась луна. Все это время я шла на высоте около 12 000 футов. Но тут случилось то, чего еще ни разу не бывало за двенадцать лет моей летной практики: отказал высотомер. Стрелки вдруг стали бессмысленно блуждать

по циферблату. Было ясно, что реанимировать прибор шансов нет.

Примерно в 23:30 луна скрылась за облаками, и я попала в зону сильного шторма и молний. Машину болтало, как лодку в свирепом море, и выдерживать курс становилось все труднее. Вероятно, на этом отрезке меня и правда увело чуть в сторону. Буря продолжалась не меньше часа. Затем началась полоса облачности и более спокойной атмосферы. На какое-то мгновение я увидела луну и решила забраться повыше, чтобы выйти из облаков. Где-то с полчаса я набирала высоту, но вдруг почувствовала, что машина отяжелела.

Самолет замедлил подъем — явный признак того, что он начал покрываться ледяной коркой. Потом я заметила на оконном стекле изморозь. Вдобавок к этому из-за обмерзания забарахлил указатель воздушной скорости.

В такой ситуации необходимо выйти в зону с более высокой температурой, и я в надежде, что лед растает, начала снижение. Спускалась я до тех пор, пока не увидела под собой гребни волн. Впрочем, близко до них или далеко, я понятия не имела. Какое-то время я так и летела, но потом наполз до того низкий туман, что я не рискнула

и дальше двигаться на столь малой высоте. Вблизи поверхности земли слепое пилотирование небезопасно, по крайней мере при нынешнем развитии бортовой техники.

Ничего не оставалось, как попытаться найти золотую середину: идти не слишком высоко, чтобы не наросло опять льда, но и не над самым океаном. Решить эту задачу было бы куда проще, знай я свою высоту…

Через некоторое время я снова попробовала вынырнуть из облаков — с тем же успехом. Убедившись, что дело это безнадежное, я продолжила буравить мутную взвесь. Из кабины я не выглядывала до самого рассвета: при отсутствии зрительной связи с землей «чутье» нас неизбежно подводит, а потому следует всецело довериться приборам. Какое счастье, что в моем распоряжении таковых было достаточно, причем самых лучших. Настоящей палочкой-выручалочкой оказался гирополукомпас, который, если переустанавливать его каждые пятнадцать минут, работает исключительно надежно и почти не зависит от внешних колебаний.

Примерно четыре часа спустя после вылета с Ньюфаундленда я заметила язычки синеватого пламени, пробивающиеся сквозь трещину свар-

ного шва в коллекторе. Не вызывало сомнений, что дальше проблема усугубится. Однако, учитывая толщину металла, была надежда, что «Вега» дотянет до конца полета. Я сто раз пожалела, что вообще обратила внимание на эту трещину: ночью пламя выглядело гораздо более угрожающим, чем утром.

Когда стало светать, я обнаружила, что лечу между двумя слоями облаков. Один проходил где-то далеко над головой, на высоте порядка двадцати тысяч футов; другой стелился близ поверхности воды и состоял из мелких рыхловатых клочьев. Впервые за время полета я увидела океан при свете дня.

По барашкам на волнах я сообразила, что ветер дует с северо-запада. Рваные облачка подо мной вскоре сгустились, образовав подобие бескрайней снежной равнины. На передней кромке крыла были заметны так и не растаявшие кристаллики льда. Чуть погодя я слегка набрала высоту и попала в очередное скопление облаков. Добрый час я шла сквозь эту пелену. Наконец она расступилась, и я снова полетела над пушистой белизной.

Верхний облачный слой к тому времени поредел, и сквозь него ударило солнце. Глаза слепило так, будто кругом лежал всамделишный снег.

Даже темные очки не помогали. Пришлось скользнуть под нижний слой и, так сказать, укрыться в тень.

Между тем прошло уже десять часов, и я старалась не выпускать из поля зрения океан: вдруг покажется какое-нибудь судно. Один корабль попался мне вскоре после отправления из Харбор-Грейса. Я помигала навигационными огнями, но никто не обратил на меня внимания; слишком высоко я летела. Недалеко от побережья Ирландии я заметила не то рыболовный траулер, не то нефтяной танкер. Вот, собственно, и все. Больше никаких судов я не видела (потом, уже у самого берега, мне встретилась целая флотилия).

Дальше меня сопровождали ясное солнце и низкие облака, под сенью которых я в основном и шла, несмотря на близость воды.

О еде я особо не думала. Куда важнее было обеспечить питанием мотор. За время полета он выработал более 300 галлонов бензина. Что касается моего собственного трансатлантического пайка, то он состоял из одной банки томатного сока. Я сделала в ней отверстие и потягивала содержимое через трубочку.

Самыми трудными оказались последние два часа. Меня беспокоило, что выпускной трубо-

провод очень нехорошо вибрирует. А когда я подключила запасные баки с горючим, стало подтекать из манометра. Я приняла решение сесть на первом же попавшемся клочке суши. Всю ночь я летела строго по компасу в сторону Франции, но теперь повернула прямо на восток и взяла курс на Ирландию. Мне не хотелось пропустить оконечность Изумрудного острова, но видимость была неважной. Может, меня отнесло к югу? Нью-йоркский синоптик ведь предупреждал, что южнее моего курса ожидаются дожди. Наверное, шторм, в который я попала, и был той самой ожидаемой непогодой. Белые гребешки волн внизу подсказывали, что ветер дует с северо-запада. Это укрепило меня в мысли, что я отклонилась к югу. На самом деле я, похоже, шла четко по курсу. В итоге берегов Ирландии я достигла не у южной оконечности, а ближе к центральной части.

Я пустилась было вдоль побережья, но заметила, что над кряжами внизу собираются грозовые облака. Без работающего высотомера полеты в таких условиях небезопасны, тем более в незнакомой местности: не ровен час, врежешься в какую-нибудь скалу. Так что я сочла за лучшее повернуть на север, где небо выглядело менее мрачным. Вскоре показалась железнодорожная

линия, которую я и выбрала в качестве ориентира, рассчитывая, что она выведет меня к какому-нибудь городу — возможно, даже с аэродромом.

И вот первый крупный населенный пункт на моем пути — Лондондерри. Я стала наматывать круги над городом в надежде увидеть хоть что-нибудь похожее на посадочную площадку, но всюду тянулись лишь живописные зеленые поля. Несколько раз я снижалась к самой земле и успела распугать, наверное, всех коров в округе, пока наконец не села на широком покатом лугу. С учетом всех обстоятельств о лучших условиях для посадки я не могла и мечтать.

На этой счастливой ноте закончилось мое трансатлантическое приключение. Впереди меня ждали приятные испытания в виде теплых радушных встреч в Англии, Франции, Италии, Бельгии и Америке.

## Книги о воздухоплавании и авиации, написанные женщинами

*Bacon, Gertrude.* Memories of Land and Sky. London, Methuen, 1928.

*Barry, Mary Elizabeth and Hanna, Paul R.* Wonder Flights of Long Ago. New York, Appleton, 1930.

*Beale, Marie.* Modern Magic Carpet. Baltimore, J. H. Furst, 1930.

*Camac, Harriet.* From India to England by Air. Privately printed, 1930.

*De Sibour, Violette.* Flying Gypsies. New York, Putnam, 1930.

*Earhart, Amelia.* 20 hrs. 40 min. New York, Putnam, 1930.

*Goldsmith, Margaret.* Zeppelin, A Biography. New York, Morrow, 1931.

*Gray, Jack Stearns.* Up: A True Story of Aviation. Strasburg, Va., Shenandoah Press, 1931.

*Heath, Lady Mary and Wolfe, Stella Murray.* Woman and Flying. London, Long, 1929.

*Jacobs, Anne Marguerite.* Knights of the Wing. New York, Century, 1928.

*Ovington, Adelaide.* An Aviator's Wife. New York,

Dodd, Mead, 1920.

*Verrill, Dorothy.* Aircraft Book for Boys. New York, Harper, 1930.

*Idem.* Sky Girl. New York, Century, 1930.

# Единицы измерения, встречающиеся в книге

### Длина, расстояние

1 дюйм = 2,54 сантиметра
1 фут = 30,48 сантиметра
1 миля = 1609,3 метра

### Скорость

1 миля в час = 1609,3 метра в час

### Объем

1 кубический дюйм = 16,4 кубических сантиметра
1 галлон = 3,8 литра

### Масса

1 фунт = 454 грамма





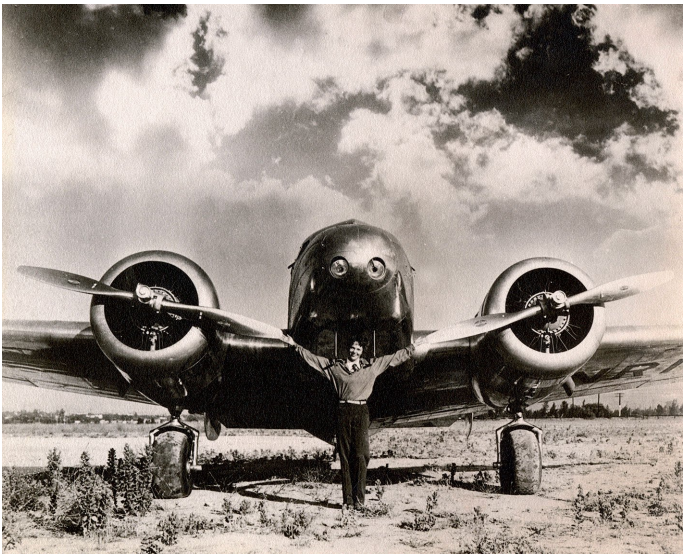
# Вклейка




Амелия Эрхарт в кабине самолета «Стирман-Хэммонд» Y–1 с логотипом Бюро воздушной торговли. *1930-е*



В кабине самолета «Локхид-Электра» L–10E. *1937*







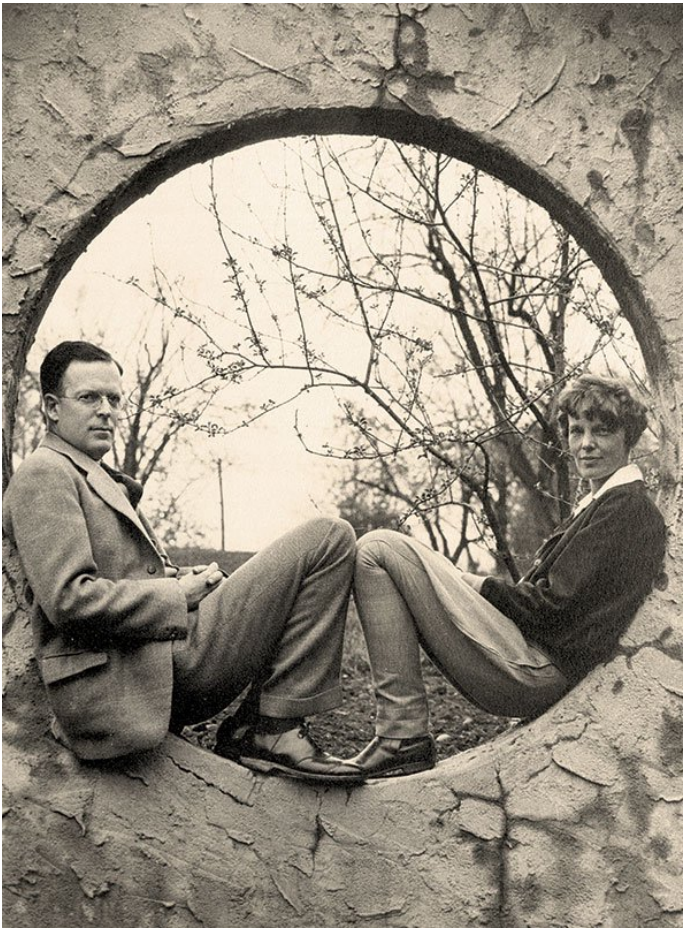
У самолета «Локхид-Электра» L–10E. *1937*



Дом бабушки и дедушки Амелии Эрхарт в городе Атчисон, штат Канзас, где будущая летчица появилась на свет. В наши дни — дом-музей



Амелия Эрхарт в 1918 году



С издателем Джорджем Палмером Патнемом, ее супругом с 1931 года



С издателем Джорджем Палмером Патнемом,

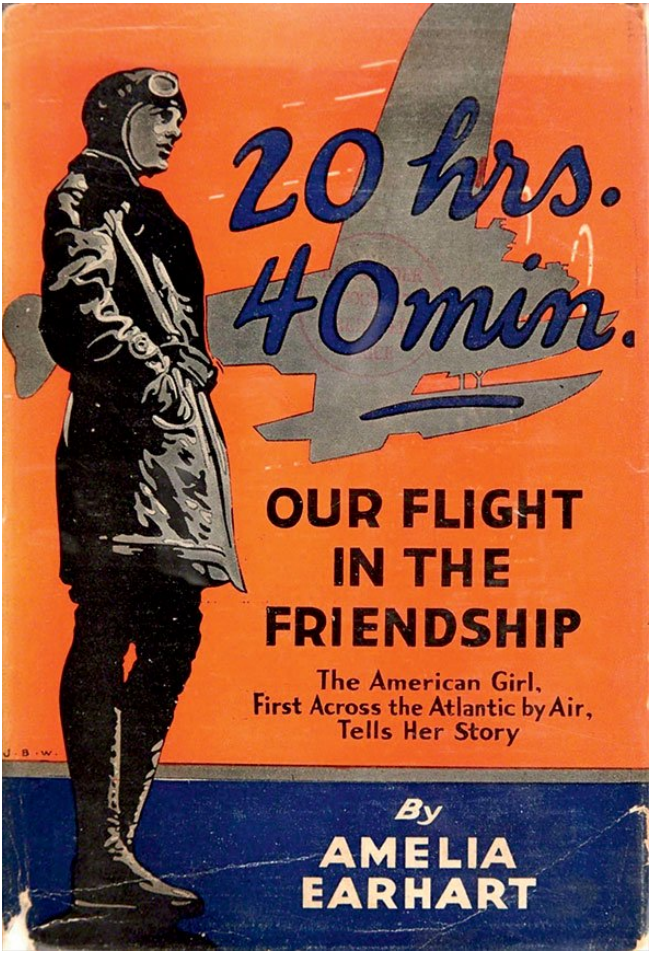
ее супругом с 1931 года



С издателем Джорджем Палмером Патнемом, ее супругом с 1931 года



Торжественная встреча в Бостоне: Амелия Эрхарт с матерью после перелета через Атлантический океан на «Дружбе». 1928


20 hrs.
40 min.
OUR FLIGHT
IN THE
FRIENDSHIP
The American Girl,
First Across the Atlantic by Air,
Tells Her Story
By
AMELIA
EARHART

Обложка книги «Двадцать часов сорок минут: На „Дружбе“ через Атлантику». 1928



Амелия Эрхарт и президент Национальной авиационной ассоциации Портер Адамс в день приема у президента Кулиджа. *1928*



Женское национальное воздушное дерби 1929 года




В кабине автожира. 1931



Автожир Эрхарт после аварии в Техасе. 1931



Встреча Амелии Эрхарт после первого в истории одиночного женского авиаперелета через Атлантику. 1932

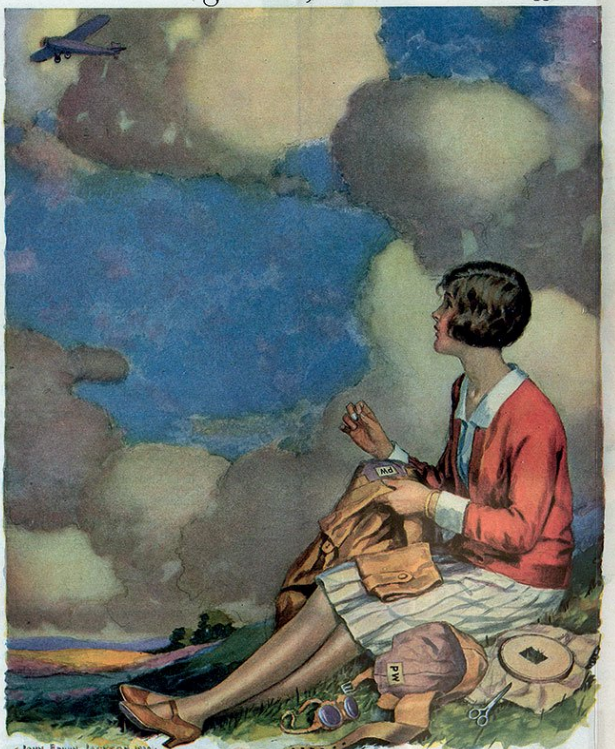


Президент Гувер вручает Амелии Эрхарт медаль Национального географического общества. 1932

# NEEDLECRAFT

*the Magazine of Home Arts*

*May*
*1930 · 10c*




*The Modern Girl - 1930*

NSE

## AMELIA EARHART ON AIRCRAFT AND NEEDLECRAFT

Номер журнала «Рукоделие» за май 1930 года. «Амелия Эрхарт о самолетах и рукоделии»



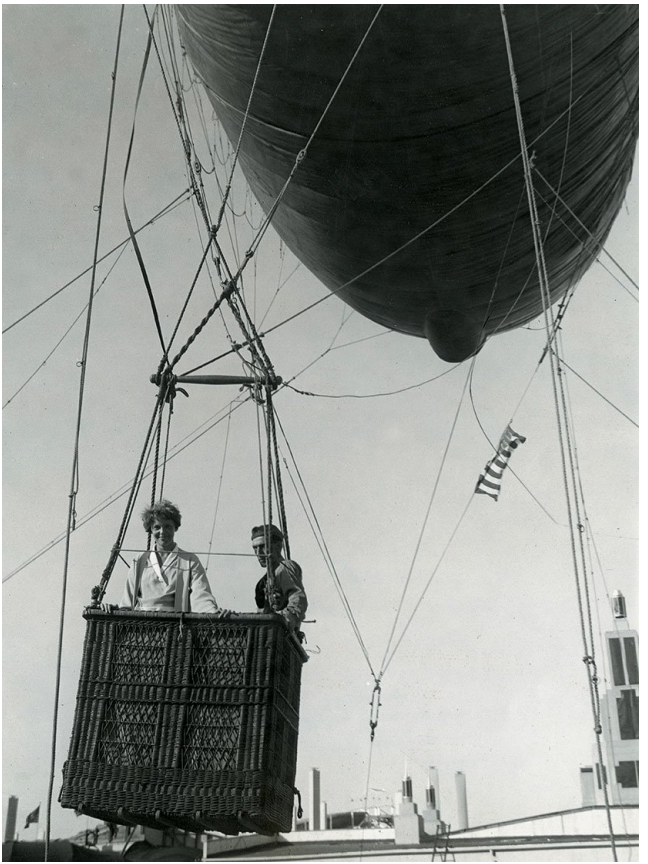

Почтовый конверт, адресованный мисс Эрхарт, со штемпелем Мексики и нарисованным от руки портретом. 1932



С фигурой Кинг-Конга, героя нашумевшего

фильма 1933 года, на выставке «Столетие прогресса» в Чикаго. 1933





В корзине воздушного шара на выставке «Столетие прогресса» в Чикаго. 1933



Художник Бриньольф Странденес пишет портрет Амелии Эрхарт. Ок. 1928


Amelia Mr. Earhart
Boston 1928-may

Бриньольф Странденес. Карандашный набросок к портрету Амелии Эрхарт. Ок. 1928



Художник Говард Чендлер Кристи за работой

над портретом всемирно знаменитой летчицы. 1933




Амелия Эрхарт со звездами Голливуда Мирной

Лой и Кэри Грантом у самолета «Локхид-Вега». 1934




Амелия Эрхарт и Мирна Лой. 1934




Гондола стратостата «Эксплорер» Национального географического общества. 1934







Амелия Эрхарт на земле и в небе

# AMELIA EARHART

## and her Lockheed Electra "Flying Laboratory"



An important factor in the flight—the Sperry Gyro-pilot, the automatic pilot of the "Flying Laboratory" which held "speed" the first on her world flight.

During construction at the "Flying Laboratory"—looking back from the cockpit over the fuselage gas tanks.

Capt. Harry Manning, Navigator

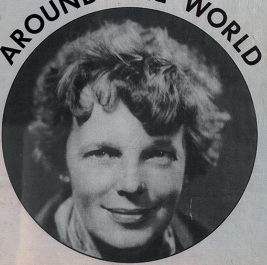
Amelia Earhart well pleased with her ship.

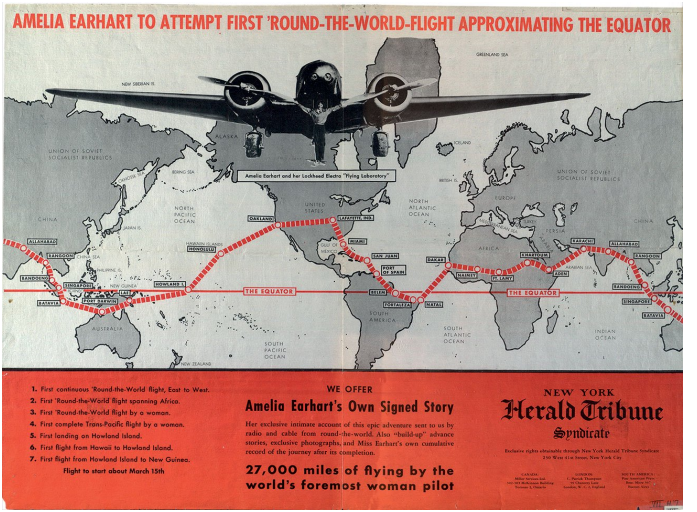
Amelia Earhart in Indiana, 1932, at the end of her Atlantic solo flight.

NEW YORK
Herald Tribune
SYNDICATE

# A Complete Map of AMELIA EARHART'S EQUATORIAL FLIGHT

AROUND THE WORLD





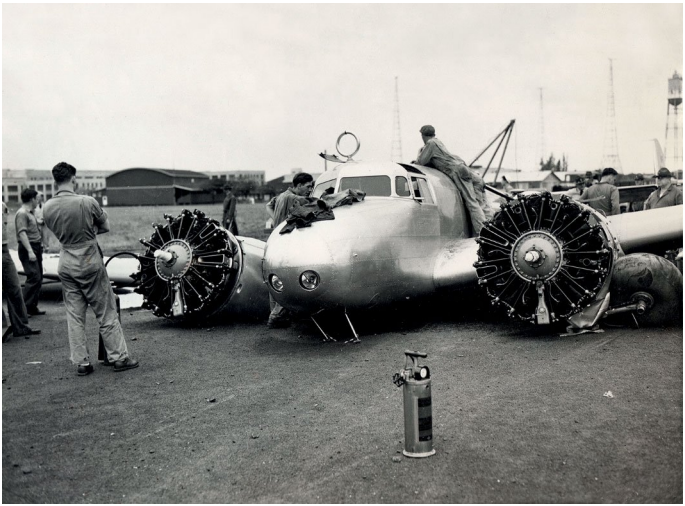

Полная карта экваториального кругосветного перелета Амелии Эрхарт



Амелия Эрхарт и ее штурман Фред Нунан (второй справа) в аэроклубе



Технический консультант Пол Манц, Амелия Эрхарт, радист Гарри Мэннинг и штурман Фред Нунан позируют на фоне «Локхид-Электра» L–10E в Окленде, Калифорния, 14 марта 1937 года



«Локхид-Электра» L–10E после неудачного приземления при первой попытке старта с Гавайских островов 17 марта 1937 года




Амелия Эрхарт на фоне карты с намеченным курсом кругосветного перелета, оказавшегося

роковым для нее и штурмана Фреда Нунана




Рисунок «Женская работа никогда не заканчи-

вается». Надписи на рисунке: «Амелия. Обычный мужчина. Амелии Эрхарт с наилучшими пожеланиями Роберт Йорк. 12 июня 1937 года»