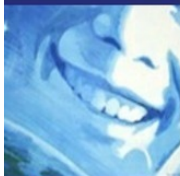


Андрей Чемезов

Марсианская практика в лето 2210

*вторая книга,
которая
окажется
на Марсе*



В
трудиться,
расти.
К звездам
далеким
положим
пути!



ОТЧИЗНА! ПРОГРЕССА И МИРА ЗВЕЗДУ
ТЫ ПЕРВОЙ ЗАЖГЛА НАД ЗЕМЛЕЮ.
СЛАВА НАУКЕ. СЛАВА ТРУДУ!
СЛАВА СОВЕТСКОМУ СТРОЮ!



К СОВЕТСКИЙ ЧЕЛОВЕК
РАЗНОВЕНЫ
А ЕГО !



Андрей Чемезов
Марсианская практика
в лето 2210. Вторая книга,
которая окажется на Марсе

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=27809779

ISBN 9785449003553

Аннотация

«Новый Марс» – проект жизни на Марсе через 200 лет. Вторая книга, которая окажется на Марсе. Первая – «Будущее освоение Марса, или Заповедник „Земля“». «Новый Марс» – это художественная повесть с далеко ведущей целью: превращение планеты Земля в ядро глобального галактического заповедника.

Содержание

Глава 1. Марс приглашает!	6
Глава 2. Свобода движения	10
Глава 3. Звездная гавань	16
Глава 4. Марс и Вселенная	26
Конец ознакомительного фрагмента.	47

Марсианская практика в лето 2210 Вторая книга, которая окажется на Марсе

Андрей Чемезов

© Андрей Чемезов, 2017

ISBN 978-5-4490-0355-3

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero



«Облетев Землю, в корабле-спутнике, я увидел,

*как прекрасна наша планета. Люди, будем хранить
и приумножать эту красоту, а не разрушать её».*
Ю.А.Гагарин.

Глава 1. Марс приглашает!

Мы сидели напротив большого экрана. Я думал, что увижу на экране нечто интересное или по крайней мере неожиданное, но вместо этого – обычная ночь, обычный город, свет фонарей и машины. Знакомый вчера принес эти записи, недавно сделанные на Марсе, но, как ни старались, мы не смогли найти в них ничего сакраментального, внеземного. Всё было как на Земле, разве что улицы незнакомые.

В салоне автомобиля, который лихо мчится по городу, обгоняя другие машины, сидят веселые молодые люди. Съёмка, результат которой мы наблюдали, велась из салона. Сначала был старый марсианский город, потом пошли улицы нового, красочная подсветка сияла на улицах... Машина ревели, набирала разгон после каждого перекрёстка, стрелка тахометра то и дело вскакивала, из-под колёс валили клубы дыма... За поворотом – поворот. Вот его занесло, вот ещё раз занесло... Ах, вот же оно, то место! Узнал его: дискотека! Все ясно с ними... На дискотеку они приехали. Стоп! Изображение на экране померкло.

– Ребята! – раздался громкий голос позади нас. – Пришла заявка из МЭМ!

– Из Министерства эксплуатации машин?

– Точно!

Старший научный сотрудник института вошел в лабора-

торию, увидел, кто чем занимается, но отвлечение студентов от занятий не вызвало у него обычной для таких случаев нервной реакции. Значит, он пришёл к нам с чем-то особенным... С чем же?

– Заявка на прохождение учебной практики для студентов, то есть для вас, на планете... – он пошелестел, пошуршал принесённой кипой бумаг, положил её на стол, наконец, чтобы найти нужную, и вот он нашёл: – Марс! – потом извлёк ещё вложенную между листами записку, а в ней была разнарядка с полным списком спутников и планет Солнечной системы, ох как их много! – считать – не пересчитать! – Так, сейчас-сейчас, ребята, минутку... ага, вот, точно: на планету Марс! – сказал старший научный сотрудник.

– Ура-а! – закричали мы хором и стали аплодировать, кто чем мог: кто ладошками, кто тетрадками о стол, а кто и соседу о голову пару раз теми же тетрадками... Услышав аббревиатуру «МЭМ», ребята тут же представили, что с ними будет, какие приключения произойдут с ними этим летом на Марсе!

– Нас всех отправят?

– Всех! Всю группу!

– А вы как думали? Конечно, всех! – подошёл к дверям аудитории институтский исполнитель. – Меня с собой, надеюсь, возьмёте?

– У вас же работа! – рассмеялись мы.

– Верно! Не он с вами полетит, а Пётр Степаныч, наш быв-

ший завкафедрой, – надёжный, проверенный, опытный специалист. К нему зайдёте потом за зачётками, – сказал старший научный сотрудник нам.

– Пётр Степаныч... Эх, Пётр Степаныч! Каждый год он летает на Марс со студентами! – с завистью сказал институтский исполнитель.

И действительно, завидовать было чему. Мы хорошо знали, кто он. Пётр Степаныч прослыл заядлым охотником за марсианскими сокровищами, мастером спорта по внеземной археологической охоте. Деятельность у него азартная была, то есть настолько увлекательная и захватывающая, что за несколько лет – с того времени, как международная коллегия учёных предложила считать внеземную археологию одним из видов спорта – он весь свой рабочий кабинет заставил вымпелами и почётными грамотами. Бурная деятельность в этом виде спорта развилась у многих... Повальное увлечение археологией вне Земли охватило и наш институт, конечно же. Выяснилось, что увлечение это по жизни присуще всем тем, кто по-настоящему ценит, любит дух необузданной и живописной природы Марса!..

– Ребята, я с ним на Марсе такие вещи находил, такие, во... – институтский исполнитель развёл руки в стороны, пытаясь показать нам что-то невероятно широкое то ли объёмное – он и сам не смог объяснить, что... большой размер чего-то он нам продемонстрировал, а вот чего – объяснить оказался не в состоянии! Ох, и смеялись же мы над ним...

Но в итоге он выкрутился из этой ситуации, показав нам то, что осталось от... его пальца: – Вот что там было! Видите? Это в долине Палласта случилось... Да, там ещё много чего в песках лежит, вас дожидается!.. Присыпано тонким слоем, учтите! Я вспоминаю те дни, когда мы работали с ним вместе на Марсе, с упоением!.. Эх, молодость-юность... Вся моя первая коллекция по Марсу родом оттуда!

Старший научный сотрудник сказал нам после этого:

– Вот что, ребята. Давайте-ка я вам выпишу сразу инструмент для археологической охоты, вы его возьмёте на складе, пока он открыт.

– Конечно, возьмём! Выписывайте!

– Здесь, пожалуйста, подписи свои поставьте!

Мы поставили подписи – там, где от нас требовалось, и... уже на утро следующей субботы, в конце следующей недели буквально, готовы были отправиться в путь!

Глава 2. Свобода движения

Нет ничего прекраснее, чем провести каникулы либо практику на Марсе. Об этом, наверное, мечтает каждый учащийся! Мечтали и мы.

Выдвинулись в путь рано утром. Сначала всей группой прибыли на один из пунктов проката, основными средствами передвижения (транспортной системы) служили многоместные веломобили, электромобили, автомобили с ДВС, дорожные велосипеды. Хочется подремать в дороге – берёшь автомобиль, управление им осуществляет робот-наездник. Манит яркое солнце и попутный ветерок – нет ничего прекраснее велосипеда, ведь на нём можно добраться до ближайшей станции, а там пересесть или подумать, стоит ли пересаживаться. Обычно велосипедист проезжает одну станцию за другой, не замечая усталости, и быстро добирается до цели. А если всё-таки устаёт, то пересаживается на автомобиль. Интересно так, на самом деле! На любой станции путешественник может выбрать себе любой понравившийся транспорт, чтобы не было скучно в дороге – любой на любой! Число станций (ГТС: глобальной транспортной системы) за последние годы выросло настолько, что не только для загородных поездок ими стало удобно пользоваться – к бабушке в деревню, например, но и для поездок за границу!

Почти на каждой станции есть, как минимум, один

из пунктов туристического сервиса: автокемпинг, кафе, магазин, место для ночлега... Предлагается разнообразный досуг путешественникам.



- 100 км.

Если же говорить об истории возникновения этой транспортной системы, то изначально, следует знать, нечто подобное существовало ещё на заре цивилизации в самых разных уголках мира, вплоть до эры появления машин. Работали так называемые конно-трактирные станции. Они предназначались для проезда почтовиков, госслужащих, путников разных сословий. Станции обслуживали всех, кому нужно было ехать на дальнейшее расстояние, ведь ни поездов, ни самолётов в то время не было, но ездить (срочно, по делам, за тысячи вёрст от дома!) людям на чём-то надо было, вот и ездили... Довольно скоро получалось у них, между прочим! Быстро и недорого! Станции увеличивали силу лошадиной тяги и скорость ежедневного проезда экипажей за счёт того, что часто меняли лошадей – уставших кормили, поили и давали им отдохнуть, а свежих запрягали... Од-

на лошадь за день много не пробежит – пеной изойдёт, сдохнет, но если менять лошадей через интервалы километров по 30, то есть через каждые полчаса, если считать по времени, то за световой день на них можно проехать приличную дистанцию: до 400 километров! Именно столько и выходило. А ведь столько же проезжает современный грузовой автомобиль по дорогам с асфальтовым покрытием, за 8 часов (нормированный рабочий день водителя – 8 часов). Помимо замены лошадей, на станциях, как правило, давали путникам ещё отдохнуть и устроиться на ночлег, а также согреться, перекусить.

С наступлением XX века лошадей вытеснили автомобили и ГТС деградировала до уровня пунктов проката автомобилей и велосипедов в крупных городах... отделившись от основной сети дорожного сервиса – автокемпингов, кафе, станций техобслуживания. Только с наступлением XXI века, когда автопарк существенно вырос, и его стало больше, чем необходимо для быстрой и безопасной езды по дорогам, ездить с прежней скоростью стало невозможно, тогда и началось массовое использование прокатных видов транспорта, особенно в курортных городах: велосипедов, веломобилей, мотороллеров, электромобилей, автомобилей с ДВС... Короче говоря, всего! Современный транспорт глобальной транспортной системы оснащён «Глонасс», что позволяет выдавать в прокат машины на любой станции и принимать их обратно где угодно. Постепенно зоны проката расши-

рялись, объединялись, в итоге они образовали глобальную сеть, покрывающую всю страну, а затем и весь мир. Такой результат привёл к появлению современной транспортной системы, совсем не той, что была до эры машин!

Доезжая до государственной границы, человек может ныне пройти таможенный досмотр как обычный пешеход, взять транспорт по ту сторону границы и продолжить путь дальше! В принципе так и было когда-то, когда по дорогам бегали конные повозки, но техническое оснащение станций ГТС на современном уровне даёт путешественникам гораздо больше возможностей: можно предварительно узнать, например, о наличии того или иного вида транспорта по ту сторону границы, через интернет, таким же образом можно забронировать его заблаговременно... И никаких мытарств, никаких проволочек.

Развитие сети ГТС разгрузило потоки на магистралях страны, ведь прокатный транспорт не ходит полупустым и он никогда не ходит порожняком! Клиенты выбирают транспорт подходящих размеров, оптимально удовлетворяющий их needs. В отличие от маршрутного, прокатный транспорт движется без расписания и даёт возможность изменить маршрут в любое время в любом месте, сделать незапланированную остановку. После сдачи прокатного транспорта человек не несёт ответственности за его хранение и не платит за стоянку (парковку). Прокатный транспорт может эксплуатироваться круглосуточно, что поддерживает высокую рен-

табельность идеи.

Навигационные приёмники, установленные на машинах, позволяют достоверно определить, где чего не хватает, на каких пунктах проката предложение превышает спрос, а где наоборот... Конечно, это необходимо знать предпринимателям, в собственности которых находится прокатный транспорт. Данные с навигационных приёмников позволяют вести достоверный статучёт во всех деталях, при помощи специальной программы данные сводятся в таблицу, учёт позволяет расширить возможности, особенно при планировании бизнеса на перспективу. Составляется диаграмма наличия и отсутствия прокатного транспорта в каждом из пунктов проката, по ней диспетчер сети принимает решения. Например, он может увеличить дисконт в любом желаемом направлении, чтобы ликвидировать дефицит транспортных средств, образовавшийся из-за наплыва желающих. Если дисконт (то есть скидка) не даёт желаемого результата, то диспетчер может заказать грузовик для транспортировки прокатного транспорта из одного пункта проката в другой. На некоторых направлениях грузовики по заявкам диспетчера могут работать регулярно.

Когда арендатор возвращает свой транспорт в «стойло», расчет стоимости проката осуществляется по той схеме, которая предпочтительна для него самого: длительное время использования с небольшим пробегом соизмеримо будет по стоимости с большим пробегом, но коротким временем

эксплуатации транспорта.

Соседство станций проката с кафе всегда выгодно сказывается на тех и других, то есть на кафе и на станции, ведь число клиентов, при их соседстве, вырастает и там, и там... То же верно и в отношении гостиниц. У разного рода перевалочных пунктов, в том числе рядом с таможнями, крупными магазинами и с другими объектами, расположенными как в городе, так и за городом, расположение станций проката будет выгодно, полезно, уместно. Если расстояние между станциями не превышает 100 км, то они действуют как единая сеть; даже если 100 км. разделяет где-то бездорожье, такая дистанция, как правило, по силам подготовленному велосипедисту.

Поскольку прокатным транспортом часто пользуются люди, не важно знающие местность, то есть приезжие, специально для их удобства на всех типах машин (даже на велосипедах) приборы системы «Глонасс» отображают текущее положение транспорта на детальной карте местности и помогают выбрать кратчайший маршрут до следующей станции, чтобы была возможность следовать по нему. Помимо того, приборы указывают текущую стоимость проката и пробег в километрах, информируют о наличии и доступности сервисных центров в пути, а также о наличии и доступности транспортных средств на близлежащих станциях проката, о типах транспортных средств на них...

В общем, всё для удобства, всё для блага клиента!

Глава 3. Звездная гавань

Вблизи одного из подмосковных научных центров находился служебный Космопорт, в который мы прибыли накануне, перед отправкой на Марс. Оформив документы на рейс, мы услышали объявление о посадке; направились через межпланетный терминал к нашему космоплану... Достаточно скоро, минут через двадцать, мы уже находились внутри просторного салона космоплана, занимали свои места.

Старт был назначен на 10 часов. За две минуты до взлёта пассажиров попросили пристегнуть ремни, а когда таймер оставшегося времени показал 0:00 космический корабль плавно взмыл вверх.

«После выхода в открытый Космос перегрузки снизятся, а сейчас потерпите, пожалуйста», – попросил командир пассажиров.

– Жаль, что нет невесомости! – сказал друг мой Миша, когда мы вышли из облаков атмосферы в сияющий звездами Космос и перегрузки действительно стали меньше.



– Корабль движется к Марсу с ускорением, поэтому ни о какой невесомости речи быть не может, – объяснил Пётр Степаныч (в нашем кругу мы называли его просто: дядя Пётя). – Невесомость можно заказать разве что на прогулочном, а мы с вами на борту рейсового. Согласно инструкциям, рейсовый корабль должен двигаться в космическом пространстве с ускорением $1g$, чтобы имитировать силу земного притяжения, характерную для Земли.

Неожиданно корабль наш резко завалился, упал на правый борт, гулко заревели боковые ускорители. Это началось спустя 20 минут после старта. Многие пассажиры тут же прильнули к иллюминаторам: что происходит?.. Оказалось, что ничего страшного на самом деле не происходит. Командир специально развернул корабль в такую позицию, чтобы пассажиры смогли увидеть Космический герб первой в мире страны, шагнувшей в Космос – герб Союза ССР в космическом пространстве. На рисунке этот герб выглядит так:



Как видите, все элементы герба существуют в Природе космического пространства: Марс (звёздочка вверху), Земля и Солнце... Нужно всего лишь найти такую точку в пространстве, где Земля «встанет» под Марсом, а снизу её будет освещать Солнце. Нетрудно догадаться, что, занимая определённую позицию на околоземной орбите, под тагонажный разворот, командир корабля способен продемонстрировать своим пассажирам это чудо – Космический герб СССР! Зрелище незабываемое, надо сказать, но длится оно недолго, всего несколько десятков секунд в полёте; ведь корабль не стоит на месте, он не может остановиться ни на секунду, так как продолжает свой полёт к Марсу, более того, корабль интенсивно набирает скорость, как и положено, чтобы полёт прошёл по графику. Тагонажный разворот вокруг оси корабля даёт возможность полюбоваться «гербом СССР» в космическом пространстве, но знающие в этом деле толк люди говорят, что лучше заниматься сим любованием спокойно,

не щёлкать фотоаппаратом в такой момент, как это делает большинство сидящих у иллюминаторов; однако не всегда удаётся усидеть, честслово! Вот и на этот раз... не усидели... Командир выполнял тагонажный манёвр настолько точно, что пойманная в объективы фотокамер картинка не размывалась в течении 30 секунд!

– В натуре Земля под Марсом и лучи Солнца внизу вижу! – восторженно сказал Миша и аккуратно приложил заранее приготовленные хлебные колоски к иллюминатору, после чего начал фотографировать их.

Сделал шлепок: ага, получилось!..

Солнечные протуберанцы на его снимке как-бы заменили красную ленту, которой на настоящем гербе опоясаны хлебные колосья... Хотите – верьте, хотите – нет, но картина получилась очень впечатляющей! Было много сходства с настоящим гербом СССР. Хоть на выставку фоторабот отправляй!

Многие пассажиры тоже щёлкали в этот момент, пытаясь запечатлеть это космическое чудо... Ведь не каждому рейсу ещё выпадает такая удача! Чтобы поймать в «орбитальные сети» Землю, Солнце и Марс, нужно стартовать в определённое время дня, капитан корабля должен быть опытным и способным профессионалом, т. к. взаимное расположение планет в космическом пространстве не всегда позволяет выйти на позицию «герба СССР», не удаляясь от трассы полёта!

Внезапно планеты, которые мы наблюдали, ожили и «раз-

бежались» по своим орбитам, как по рабочим траекториям. Этот «разбег» впечатлил нас не меньше!

– Да, Вселенная не стоит на месте! – сказал Миша.

– Браво-о! – пассажиры поаплодировали капитану, удачно выполнившему тагонажный манёвр, за его точный расчёт!

– Дядя Петя, а почему на гербах современных стран парад планет не изображаются?

Он пожал плечами в ответ:

– Современные страны ещё не доросли до такого уровня, наверное. Либо нет в них того романтического духа, который был у СССР!

* * *

Как только мы миновали орбитальную позицию «Герб СССР», как её обозначают на карте звёздного неба капитаны, я вдруг увидел вспышку вдали:

– Ого, смотрите! Там что-то сверкнуло!

– Неужели гамма? – сосед тоже всмотрелся в иллюминатор.

Нет, это оказалась не гамма-вспышка, губительная для всего живого, как известно. Просто из тени Земли выскочил юркий корабль, на котором, по-детски, разноцветными скачущими буквами, было написано: «Петруша». Обшивка корабля сверкнула на Солнце в тот момент, когда он проносился мимо нас в космическом пространстве!

– Да, это же «Петруша», детский космический корабль! – сказал сосед, с радостной улыбкой на лице, признав его. Ви-

дим, он вспомнил детство своё и первые полёты!..

Так я впервые узнал, на чём дети летают на Марс!

Сейчас от бывшего романтического отношения к Космосу, какое в прежние времена наблюдалось у многих, не осталось и привкуса даже! Прискорбно это осознать: всё повыветрилось из голов, не встретишь более восторженных, светлых, возвышенных чувств и отзывов при посещении, описании марсианских космодромов, и даже при взгляде на ночные своды не хочется, как прежде, расплакаться и раствориться в них!.. А ведь есть и такие пассажиры – командировочными их называют – которым всё уже до фени, всё претит, когда они оказываются один на один с Океаном Звёзд, им даже завять хочется!.. К счастью, у детей всё иначе. У них ведь жизнь только начинает складываться, им всё интересно! Специально для удовлетворения детских нужд в области естествознания, а также для удовлетворения любопытства и любознательности их, на Марсе спроектирован и построен уникальный детский космодром, под его функциональные возможности заложено и изготовлено несколько детских космических кораблей – целая флотилия, можно сказать! Работает она сейчас на базе небезызвестного «Лагеря капитанов», построенного на Марсе в 2161 году. В летние месяцы дети в этом лагере, начиная с двенадцатилетнего возраста, проходят обучение и стажировку по космическим специальностям, развивают навыки и таланты свои по тем направлениям, к которым у них имеются предрасположенности...

За штурвалы встают готовые к подвигам 15-летние капитаны! Они учатся космическому вождению, маневрированию, лавированию в метеоритном потоке, сопровождению астероидов. Некоторым дозволяется совершать самостоятельные космические перелёты с Марса на Землю... Межпланетные экипажи полностью комплектуются детьми, им доверяют потому, что в общей массе учащихся, среди успешно сдающих выпускные экзамены, проверочные тесты, получающих хорошие оценки в школе и т.п., всегда можно найти и отобрать для полёта самых лучших ребят! Полёты выполняются ими по тем же правилам, что существуют для взрослых. Детский космический корабль хоть и называется «учебным», но летает он по-настоящему!

Дети в «Лагере Капитанов» обучаются техническим премудростям разным, а также, в обязательном порядке, тому, как правильно держать себя надо в обществе, как уважительно относиться к старшим, как бабушку через дорогу перевести, например, а также: как служить Родине – честно, ответственно, добросовестно и ещё раз ответственно, товарищески стойко исполняя свои должностные, профессиональные обязанности, как принимать грамотные и взвешенные, но безупречные в профессиональном плане решения, как быть уверенными в своих возможностях и способностях и отстаивать свою позицию смело, умело, доводить начатое дело до конца, если оно, конечно, стоит того, видеть ошибки, не только чужие, но и свои, в первую очередь – свои соб-

ственные, а затем уже можно и чужие! Свои ошибки детей учат видеть даже в тех ситуациях, когда на их наличие указывает человек, нижестоящий по званию или нелицеприятный.

Способные дети горят душой, как правило, и усердно работают, много работают, когда дело касается освоения Космоса, творят они при этом исключительно добрые, позитивные вещи, зажигая сердца взрослых своей детской творческой активностью!

* * *

Мы вышли на перегрузку в 1g и нам разрешили ослабить ремни, вставать с кресел, когда угодно.

Когда нам надоело считать звёзды за окном иллюминатора, мы принялись обсуждать наше грядущее: практическое задание, к выполнению которого мы должны были приступить сразу по прибытию.

– Поскольку летим по заявке МЭМа, вся наша деятельность predetermined рабочим планом, – напомнил дядя Петя. – Предстоит нам серьезная научная, творчески насыщенная работа, связанная с ремонтом наноробота изучавшейся вами ранее на уроках модели. При помощи этого наноробота лаборатория на Марсе занимается исследованиями в полости материала. Работа для вас не новая, ребята. Вы ведь уже ремонтировали нанороботов на Земле?

– Так точно.

– И вы помните, как это делается?

– Помним!

– Вот, а теперь вы будете заниматься тем же самым, только на Марсе. Работа, ещё раз повторяю, не новая, и не сложная. Последовательность операций практически та же, только есть некоторые нюансы, их вам необходимо усвоить... Приобретение хорошей сноровки потребует от вас определённых усилий, знаний, для этого вам придётся попотеть, конечно, попрактиковаться...

– А не проще ли было бы перевезти наноробот для ремонта на Землю?

– Нет, конечно, что вы... Вы рассуждаете, как та гора, что не желала идти к Магомету! Нет, ни в коем случае. Во-первых, наноробот работает в полостях и материалах биологического происхождения, после карантинной санобработки от него самого ничего не останется... Во-вторых, оборудование, под наноробот настроенное, пригодится вам в процессе ремонта; перевезти его на Землю – задача технически более сложная, чем перевозка наноробота, то есть потребуются карантинная обработка всего оборудования, а ведь оно откалибровано и настроено для работы там, на Марсе. Дезактивация может нанести ему не меньший урон, чем нанороботу... В общем, перевозка наноробота с оборудованием с Марса на Землю считается нерациональным действием... Но техника, тем не менее, важна, она дорого обошлась институту, влетела, можно сказать, в копеечку. Терять её нельзя ни в коем случае, вот потому и летим с вами на Марс ре-

монтировать наноробота! Давайте, ребята, во что бы то ни стало сохраним его работоспособность, постараемся, сделаем всё необходимое для этого! Поработаем, а потом и в самоволку... то есть на дискотеку сходите! Либо прокатитесь по Марсу с ветерком, как вы любите!

– О, да, прокатимся с ветерком, конечно! В самоволку!..

– Если есть там ветерок-то!.. – ухмыльнулся Никита.

– Было бы желание, а ветерок найдётся! – успокоил его дядя Петя.

– Желание? Да, у нас есть желание! Скажите, а как насчет археологической охоты? Ведь были же планы...

– Планы были, планы есть и сейчас, – признался дядя Петя.

– С нами или без нас?

– Ну, конечно, с вами! В Карканту мы съездим в свободное время, как только оно у нас появится. Кстати, свободное время на Марсе запланировано в достаточном объёме.

– Это хорошо!

– Город есть такой древний Карканту – знаете?

– Ага, слышали!

– Вот, и молодцы, что слышали! В Карканту сохранились развалины строений вымершей марсианской цивилизации.

– Это мы тоже слышали! Класс!.. Мы тоже хотим в Карканту!

– Решено! Поедем все вместе!

Глава 4. Марс и Вселенная

Марс встретил нас так, как далекая от Солнца планета может встретить гостей с Земли – таинственно, в задумчивости даже. Ослабление гравитационного поля мы почувствовали ещё на подлёте к Красной планете – перегрузки стали снижаться, а когда пошли на сближение с Марсом, они кратко-временно возросли, но потом снизились вновь. Корабль заходил на посадку. В пределах окрестностей Марса действовали особые нормативы по нагрузкам, установленные регламентом ВЦСПС, благодаря этим нормативам организмы людей в процессе перелёта и посадки на Марс перестраивались и быстро приспосабливались к слабому притяжению Красной планеты. Где какая перегрузка должна быть на трассе перелёта и особенно на глиссаде, то есть на трассе спуска – всё было рассчитано и просчитано до мелочей, по специальной медицинской методике, имеющей непосредственное отношение к комплексной восстановительной трансформации, – так называется перестройка организма во время межпланетного перелёта внешними (пассивными) мерами воздействия.

Стюардесса проинструктировала пассажиров об особенностях при посадке и пересадке в автобус, который встретит нас на взлетной полосе. Мы всё выслушали. Не исключая громкой связи в салоне, командир запросил разрешение

на посадку на Марсе. Марс дал нам добро. Мы слышали, как Марс дал нам добро! Более того, мы видели лицо диспетчера, давшего разрешение на посадку на Марсе; вышло это так: диспетчер на Марсе, естественно, находился, но его лицо высветилось на экране, подвешенном к потолку салона, вместе с лицом командира нашего корабля! Они переговаривались о чём-то на своём, авиационно-космическом сленге, используя термины, малопонятные пассажирам, но при этом часто улыбались друг другу, за их работой было приятно наблюдать. Переговоры велись в теле-трансляционном режиме, у командира на пульте, конечно, была кнопка, отключавшая трансляцию на весь салон. В любой момент он мог воспользоваться ею и трансляцию прервать, но командир почему-то не делал этого. Видимо, ему предписывалось использовать трансляции переговоров с Марсом перед посадкой, хотя бы минут 5—10, чтоб успокоить пассажиров... Перед примарсианиванием это было важно — успокоить всех. Задача нелёгкая, наверное, вот и прибегал командир к различным ухищрениям, типа трансляции этой... Пассажиры, спокойно наблюдая за тем, как идут переговоры, проникались сложностью текущего момента, некоторые пытались даже сообразить, что происходит у пилотов, вникали в суть совершаемых ими на трассе спуска манёвров... Всё это снимало напряжение, при том, что оно возникало само собой при одном только взгляде на непрерывно растущий за иллюминатором Марс... Для неподготовленных людей зрелище это

весьма впечатляющее и малость жутковатое – приближение Марса – оно будоражит, страшит, мурашки бегут по телу! Много мурашек! А тут ещё и Фобос с Деймосом, проходя мимо, дополняли картину: нагнали на всех страху и ужаса!.. Точнее, Фобос, его собственной персоной. Мы с ним разминулись на расстоянии всего 500 километров! И этого оказалось достаточно, чтобы... рассмотреть в деталях его поверхность, обращённую к нам. На ней уже почти не осталось кратеров, зато оказалось необычно много... предвыборной рекламы, накануне очередных парламентских выборов шла агитация среди жителей Марса. Прямо над их головами ежедневно, дважды в день, над каждым экваториальным районом пролетал... Фобос-плакат! Ввиду удалённости, трудно было разобрать, правда, что на нём написано, кажется было вот это:



Кстати, существовали и существуют весьма серьёзные опасения насчёт того, что какой-нибудь корабль случайно врежется в Фобос или Деймос, спихнёт с орбиты естественный спутник Марса и тем самым спровоцирует величайшую

в истории современного человечества планетарную катастрофу, способную уничтожить, стереть с поверхности Марса, превратить в хлам... по самым скромным подсчётам – весьма значительную часть поверхностных строений, сооружений... Авария со спутниками дорого обошлась бы человечеству, доставила бы много хлопот и неприятностей, или, как говорят дипломаты, *озабоченностей*. Чтобы избежать этой страшной участи (на восстановление разрушенного после такой аварии понадобилось бы как минимум 20 лет), предпринимаются, точнее уже предприняты все необходимые меры, в частности на спутниках Марса смонтированы площадки для двигательных установок (точнее сказать, восстановлены те, что там имелись до прихода землян!). Данные площадки позволяют при помощи установленных на них разгонных блоков прицельно маневрировать естественными спутниками в космическом пространстве, поднимать и опускать их орбиты, в случае необходимости совершать уклоняющие манёвры. При помощи этих площадок человечеству удастся в будущем избежать самой страшной из возможных катастроф в грядущей истории Марса – падения его спутников! В общем, проблема оказалась решаемой...

Марс был виден нами ясно в иллюминаторе, во всей его красе. Оставались до него считанные сотни километров – судя по счётчику на табло, что находилось рядом с экраном, было уже меньше семисот. На том же табло высвечивалась и скорость корабля, расстояние до поверхности пла-

неты, расстояние до Космопорта назначения... и ещё ряд других, менее значимых числовых параметров, все они высвечивались цифрами поменьше. Пассажиры аплодировали буквально всему, что слышали и видели в ходе переговоров с Марсом, ведь это был первый теле-контакт с планетой после длительного 6-часового космического перелёта! Диспетчер казался представителем всего Марса, многие расчувствовались, услышав его голос во Вселенной... «Скоро прилетим!» – подумали земляне. «Скоро будем дома!» – подумали марсиане...

Войдя в атмосферу, двигатели переключились на реверсивную тягу, тормозили, тормозили, как обычно, и под гул моторов мы сели... Несколько минут остывал корпус корабля снаружи. После этого стюардесса открыла выходной люк, ведущий, через герметичный шлюзовой переход, к автобусу.

Ещё спустя несколько минут мы находились на стоянке такси, расположенной непосредственно в здании Космопорта. Дядя Петя махнул рукой перед проезжавшей мимо колонной «такси» – и ни одна из них даже не подумала остановиться! «Эх, наверное что-то не так...», – подумал он, но, спустя сорок три секунды, да, именно столько – ровно сорок три секунды спустя – одна машина таки заметила нас, подскочила к нам и притормозила.

– Вам куда? – высунулась из окошка голова водителя-таксиста.



Дядя Петя спросил его:

– А вы в парк?

– Нет!

– Нам в наукоград Келдыш!

– Кто с вами поедет? – поинтересовался водитель.

– Мы все, вот я и три студента – 4 человека всего!

Водитель оценил группу своим опытным шофёрским

взглядом, и сказал:

– Садитесь! Сопровождающий группы кто?

– Меня таковым считайте, – сказал дядя Петя ему.

– Очень хорошо. Значит, так. Берите сейчас и изучайте новую инструкцию по перевозке пассажиров на Марсе, изданную в конце прошлого месяца, а я пока за кислородом сбегаю!

Он сунул нам в руки по брошюрке с картинками, озадачил нас этой инструкцией, а сам отлучился в ларёк за кислородом. Воротившись, он снял колпачок со своей шариковой ручки и попросил каждого расписаться в графе «инструктаж по технике безопасности пройден». В бортовом журнале шофёр вёл необходимые учётно-контрольные записи, так полагалось. Мы расписались. После этого он сказал, обратившись к дяде Пете:

– Значит, вы – сопровождающий? Тогда позвольте задать вам вопрос.

– Пожалуйста, задавайте!

– Защитные костюмы одевать умеете?

– Умеем!

– Все?

– Все!

– Точно? – водитель посмотрел на каждого, по очереди.

Каждый подтвердил ему:

– Точно!

– Ну, тогда поехали!

Водитель хлопнул дверью и передал куда-то по рации: «Пункт назначения – наукоград Келдыш», ему оттуда ответили: «Принято!».

– Учите, – сказал водитель, когда мы тронулись в путь уже по Марсу, – до наукограда сорок километров с гаком, да гак ещё девять. Если со мной что-то в дороге случится, не дай Бог, конечно, но предупредить обязан, предусмотреть

надо всякое, или с вами что-либо случится – тоже не дай Бог, тогда сопровождающий должен взять на себя всю полноту ответственности и принимать решения, обозначенные инструкцией... Ну, а пока ситуация штатная – я в машине хозяин, сопровождающий мой заместитель. Надеюсь, всем всё понятно?

– Да!

– Вот, и отлично. В случае ДТП, – продолжил таксист, разгоняясь по пустыне, – в силу вступает то разделение обязанностей, о котором я только что помянул. Именно обязанностей! Если мне, например, станет плохо, то сопровождающий обязан будет связаться с диспетчером и доложить ему обстановку... Диспетчер поможет разобраться в проблеме, вызовет службу спасения. Переговоры с диспетчером нужно вести обязательно. Они важны для выяснения причин произошедшего потом... В общем, таков здесь порядок! Не расслабляйтесь, пожалуйста, пока едем по пустыне! В первую очередь слушайте меня, так как я ваш наставник, командир.

– Будем слушаться! – пообещал Миша. – Скажите, а форточки у вас не открываются?

– Какие ещё форточки? Ни форточки, никаких действий без моего разрешения не предпринимать! Зарубите это себе на носу!

– Зарубили! – улыбнулся Миша.

Видимо, про форточки он так только, шутки ради спросил... Они всё равно были без ручек.

– Часто ли вы бываете на Марсе? – поинтересовался водитель у нас.

– Ну, я лично побывал здесь уже около двадцати раз... а вот они – нет, по-моему они здесь впервые, – сказал дядя Петя, глядя на нас.

– Да, да, мы точно впервые!

– Ну, хорошо, что хоть вы здесь часто бываете! – сказал таксист сопровождающему. – Правда, вас я не помню... Не знаю, как это объяснить. Вот не помню я вас, и всё.

– Не виделись, значит! – улыбнулся дядя Петя; затем виновато пожал плечами и решил представиться, протянув водителю руку: – Пётр!

– Очень приятно, Евгений! – ответил ему водитель. – Давно в зоне Космопорта я работаю, многих уже знаю в лицо... Эх, до чего же много людей на Марс прилетать стало, я вам скажу! Раньше, бывало, всех помнил, всех узнавал, кроме туристов, конечно, а сейчас только каждого второго...

– Но вы бы хотели узнавать всех, как прежде?

– Разумеется! Ведь я же должен знать, кто со мной едет, какие у человека привычки, наклонности, что ему можно доверять, а что нельзя доверять... К тому же, бывает просто приятно встретить старого знакомого приятеля, поведать, как его дела, узнать, что случилось, почему вернулся?

– А вам бы не помешал приборчик такой в машине – лицеузнавалка модели М-45, знаете такую?

– Конечно, знаю! Но мне она покамест не нужна: память

у меня и без неё хорошая. Мы ведь действительно с вами нигде не встречались, я не ошибся?

– Вы не ошиблись. Но лицеузнавалка работает по другому принципу, о котором вы, судя по всему, не догадываетесь: она способна распознавать лица любых пассажиров и давать краткие описания их психологических портретов, основываясь на анализе открытых данных из социальных сетей.

– Ну, хорошо, буду знать.

– Анализ лицеузнавалки работает не всегда, потому что не у всех людей имеются открытые достоверные данные в социальной сети, тем не менее с её помощью вы могли бы получать достаточно исчерпывающую информацию по психотипу неизвестной вам личности. Вам ведь нужно знать, с кем вы едете?

– О, да, в самом деле это нужно! Порой бывает необходимо с первого взгляда определить и понять, с кем имею честь находиться рядом: новичок передо мной или же опытный путешественник; как отреагирует он на неожиданную ситуацию, возникшую по ходу поездки – о человеке мне надобно знать всё! Вот вы бы не сели в подводную лодку с кем попало, ведь верно?

– Ну, да, не сели бы! – с пониманием ответили мы.

– Вот, а мне приходится! Работа такая!

– Да, наверное проще по Марсу с приятелями ездить, нежели с незнакомцами, – согласился с ним дядя Петя.

Проезжая блок-пост, находившийся по правую сторону

дороги, водитель подал кому-то звуковой сигнал и передал тут же по связи:

– Диспетчер, примите! Двадцать четвёртый. Направляюсь в Келдыш, четыре пассажира!

– Принято, двадцать четвёртый! Направляетесь в Келдыш, четыре пассажира! – ответил диспетчер.

* * *

Мы мчались, мчались... Пролетев несколько подряд хозангаров арочного типа, открытых с обеих сторон, мы выехали наконец-то на главную, ведущую через марсианскую пустыню, дорогу... Я с упоением стал всматриваться в бесконечную даль и размышлять о вечности, думать о грядущем... Но мне также не давала покоя мысль о том, насколько сложно быть водителем такси в безвоздушном пространстве.

– Приходится убеждать некоторых, – продолжил таксист под рёв мотора, – что не могу я по первому требованию поехать туда, куда скажет пассажир. На Марсе такси работает по-другому. К тому же, без соответствующего уровня подготовки пассажиров, согласно новым инструкциям ВЦСПС, на такси далеко ехать нельзя. Некоторые поездки с пассажирами мы планируем загодя, на это у нас уходят часы, словно к походам готовимся... Эх, пустыня, пустыня!

«Пустыня притягивает к себе взгляд каждого, кто видит её впервые, тем более внеземная...», – подумал я.

– Но всё же марсианские пустыни имеют некоторые сходства с земными, – сделал вывод Миша, внимательно наблю-

дая за долиной и рассматривая марсианское небо с пока ещё не погасшей голубой звёздочкой... Правда, он так и не осмелился сказать, в чём именно заключается это сходство, по его мнению.

Таксист посмотрел в зеркало заднего вида и вздохнул тяжело, наверное он вспомнил о чём-то своём, шофёрском, о каких-то авариях или других неприятностях на дороге, может быть, вспомнил, и продолжил:

– Все остановки на маршруте мы согласовываем с диспетчером заранее, дабы не случилось чего... от Космопорта до примыкающего к нему города я ещё могу довести, не вступая с пассажирами в диалог, но вот дальше... пассажиры должны быть подготовлены к поездке, хотя бы как вы!



- минимальная скорость

Машина разогналась на ровной дороге, счетчик лихо стал накручивать километр за километром, однако тут же пошли ямы и послышался гул и скрежет от них. Подвеска тем не менее работала нормально, в основном за счёт скорости – машина ямы не замечала, она просто перелетала их на высокой

скорости.

– Здесь, на этом отрезке пути, старые ямы не убирают специально, хотят проверить, так ли уж сильно они мешают, – сказал таксист.

Мы были удивлены. Обычно водители клянут дорогу, на чём свет стоит, а наш таксист едет быстро и говорит, что ямы ему не мешают! Ха-ха! Марсианином стал, перестроился? Впрочем... ямы действительно нам не мешали, на скорости выше 90 км/ч подвеска переходила в резонирующий режим работы, при котором колёса подстраивались под положение кузова над дорогой в тот момент, когда автомобиль перелетал через очередную неровность... Режим скорости, установленный ГАИ на этом участке трассы, мы соблюдали – ехали выше 110 км/ч, поэтому действительно ничего не чувствовали. Машину не трясло, ход был плавный. На дороге, можно было догадаться, лежала древняя брусчатка из марсианского камня, местами она была выбита... дорога выглядела ужасно в целом, казалась слегка изуродованной... её не приводили в порядок уже давно!

– Это экспериментальный участок, что ли? – поинтересовался дядя Петя.

– Да, что-то вроде того, – кивнул шофёр.

Время от времени проходили встречные. Беззвучно проходили, только хлопки какие-то слышались...

– А что за хлопки?

– От подвески.

– Беда, – сочувственно посмотрел на водителя дядя Пётя. – Машины ломаются?

– Нет, не ломаются. Выдерживают!

– Ну, хорошо, хоть так...

За одним из поворотов далеко впереди показались холмы, словно приглаженные сверху... Пригожие, похожие на земные, только не зелёные и слегка подёрнутые сверху розовой дымкой... Свёрток на Карабаш мы проехали.

E95

- номер трассы

Солнце стояло уже в зените, светило, стало быть, оно во всю силу, но нам, при ясном небе, света казалось недостаточно, так и тянуло за язык сказать: «Это всё? Почему так мало? Дайте больше света!».

– Такое ощущение, будто пара лампочек в вашей люстре перегорела!..

– Да, да, – кивнул водитель и улыбнулся. – Это пройдёт, привыкните.

Действительно, постепенно глаза привыкали к марсианским условиям максимальной освещённости. А спустя

несколько дней так и вовсе стало нам казаться, что глаза лучше приспособлены к такому неяркому свету, нежели к ослепительному земному... Согласитесь, не стали бы земляне носить тёмные очки, если бы это было не так! К особенности человеческих глаз хорошо реагировать на марсианский свет следует добавить также... особенности строения позвоночника: на Земле он у большинства болит, ноет постоянно, ну а здесь – нет, поскольку сила марсианского притяжения, как известно, меньше земной более чем в 2 раза! Звенья позвоночника здесь распрямляются и он более не напоминает о себе колющими и ноющими болями, вплоть до возвращения на Землю! Так что же это, скажите: «недоработка» эволюции или же всё-таки есть какая-то другая, более вероятная причина? Эволюция разве может оставить организмы «недоработанными» настолько, если она непрерывно действует на одной планете – на той, на которой человек живёт постоянно, а не на той, на которую судьба его случайно забрасывает?.. На всё про всё эволюция человека на Земле имела ограниченное время – так выходит! Обратите внимание на ещё одну характерную особенность: прочность скелета человека не годится для того, чтобы безопасно жить в земных городах, однако она идеально подходит для проживания в городах марсианских: характеристики прочности человеческого скелета таковы, что при падении с высоты собственного роста каждый из нас рискует сломать себе что-нибудь: руку, ногу... но на Марсе подобной проблемы не возникает.

Любое падение с аналогичной высоты на Марсе проходит без последствий. Самое худшее, что может произойти на Красной планете – вывих, растяжение связок. Как правило, из-за недостаточной адаптации к слабому притяжению это случается. Нужно просто внимательными быть, не перенапрягаться излишне. Из сказанного можно сделать весьма и весьма эксцентричные выводы: 1) сила притяжения на Земле действительно представляет угрозу для жизни человека; она может покалечить, сломать кости, до травмопункта доведёт как минимум раз в жизни; 2) солнечный свет на Земле ослепляет глаза, люди вынуждены пользоваться тёмными очками; 3) короткие земные сутки не дают выспаться... Выходит, что Земля категорически противопоказана человеку, она не пригодна для проживания его! Вот Марс – совсем другое дело!

Марсианские учёные, к тому же, в отличие от английских, сумели доказать, что обилие кислорода в земной атмосфере отдаётся весьма неблагоприятными последствиями на здоровье: кислород выжигает клетки изнутри, старит организм преждевременно, то есть в разы быстрее старит, чем это может происходить на Марсе (атмосфера для этого должна стать соответствующей, с минимальным, необходимым для дыхания, количеством кислорода). Ну, и как же, скажите, после таких вот «недоработок» эволюции признавать Землю родным домом человечества, а марсиан, защищающих от земного солнца глаза чёрными очками – землянами?! Неправильно это! Марс – вот родное гнездо челове-

чества!



«Стандарт марсианской атмосферы»: <https://yadi.sk/i/RfVOBM2CiS2nd>

На Земле человек подкладывает под голову подушку, иначе не уснёт, под тело – матрас. На Марс не надо возить матрас – есть даже такая поговорка – здесь... и на жёсткой кровати спится неплохо! А под голову подкладывают кирпич... Шутка, конечно! Но в каждой марсианской шутке есть доля правды, порой даже существенная! Постели на Марсе если и стелют, то по старой «буржуйской» привычке, да и поговорка такая «не вози на Марс матрас» в ходу – она употребляется обычно в тех случаях, когда через Космос, на сотни миллионов миль, перебрасываются малополезные грузы, имеющие внушительные габариты и вес. Назначение матраса и подушки – смягчать немилосердную силу притяжения. На Марсе эти функции считаются избыточными.

* * *

Зато как начинает колотиться сердце, когда мы держим в руках алое знамя – знамя цвета Марса! Как радуется душа человека, когда он видит в небе пролетающий самолёт с Красными звёздами на хвосте и на крыльях! С каким достоинством и восторгом ступает человек мира по Красной площади – главной площади Земли!.. Как пылает от счастья малыш, когда он видит всё те же Красные звёзды – на шпилях Кремля!.. Да, и на рождественскую ель вы приучитесь смотреть совершенно иначе, побывав на Марсе хотя бы разок!



Богородица в Красном – покровительница России на Марсе.

Всем нам, буквально всем не хватает в сутках каких-то 40 марсианских минут, но никто же не в силах нам их подарить, кроме Марса! Без сорока минут дополнительных в день

жизнь проходит как-будто впустую: в суете растрачиваем драгоценное время, нервничаем постоянно, впадаем в апатию, в депрессию, приобретаем порочную лень и безволие... и ничего нигде не успеваем... Между тем лень – это ведь естественный ступор, организм вводится ею в состояние покоя всякий раз, когда не может экстренно восстановить работоспособность свою... Однако сразу, как только человек начинает чувствовать отвращение к лени, он возобновляет работу и насыщается удовлетворением от неё! У многих так происходит.

Из тех таинств, что связывают человека с Красной планетой, самым трагическим и непостижимым является, пожалуй, то, что число дней високосного года на Марсе у верующих землян считается *единственным* из всего ряда математических чисел от нуля до бесконечности *дурным* – числом зверя! Оно воплотило в себе страх и ужас перед концом света (Фобос и Деймос – буквально по-гречески «страх» и «ужас»!), страх перед гибелью цивилизации в целом! По Библии, именно это число связано с дьяволом, хотя магию остальных чисел христиане отрицают. Не обладают никакие другие числа никакими свойствами, только это! Впрочем, не только христиане, но и мусульмане считают так! Более того, олицетворять дьявола этим числом люди стали задолго до возникновения христианства. Как же это?!. Может, этот факт, в ряду других стоящий, является неопровержимым доказательством того, что и земляне имели в прошлом

непосредственную связь с Марсом, с ним вместе пережили ужасную космическую катастрофу, неописуемую трагедию... во времена злопамятные, незапамятные... так уж получилось — давно это было, никто по этой причине не помнит, когда именно... случилось глобальное вымирание и *покраснение*

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.