

Екатерина ПАРШУКОВА



ТРАНСАТЛАНТИЧЕСКАЯ
КОШКА

Екатерина Паршукова

Трансатлантическая кошка

«Издательские решения»

Паршукова Е.

Трансатлантическая кошка / Е. Паршукова — «Издательские решения»,

ISBN 978-5-00-605728-9

Книга для тех, кто готов мечтать, ловить ветер странствий и приключений. В ее основе лежат реальные события трансатлантического перелета, выполненного в 2015 году частными российскими пилотами на крохотных самолетах авиации общего назначения. Мир малой авиации, красота земли и опасности неба, которому нет границ. Расширение книги дополненной реальностью сохранит атмосферу приключений даже после того, как вы перевернете последнюю страницу.

ISBN 978-5-00-605728-9

© Паршукова Е.
© Издательские решения

Содержание

Предисловие	6
Часть первая. Дорога в небо	7
С чего всё начиналось	7
Дорожные приметы	13
Очень странное место	18
Непроизносимые названия	25
Конец ознакомительного фрагмента.	30

Трансатлантическая кошка

Екатерина Паршукова

Редактор Светлана Воробьёва

Дизайнер обложки Юлия Космынина

Иллюстрации для обложки Виктория Гусакова

© Екатерина Паршукова, 2023

© Юлия Космынина, дизайн обложки, 2023

ISBN 978-5-0060-5728-9

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

Предисловие

Эта книга переписывалась раз пятьдесят – не меньше. Когда пишешь историю о живых людях на основе реальных событий, каждое предложение вызывает бурю споров, даже если ты пишешь в основном о Крыльях и Небе. Представьте, что вы автор – то есть практически демиург реальности своей книги. Но вместо того чтобы сидеть на уютном литературном Олимпе, размышляя над красивой обложкой для своего творения, вы с ужасом наблюдаете, как по страницам бегают десяток ваших персонажей – и они с вами спорят, машут руками, доказывают, возмущаются тем, как вы их описали и какие слова им присвоили. Не говоря уже о том, что любое событие, даже самое пустяковое, каждый помнит по-своему. А ещё есть редактор, который уверен, что читателю будет интересно не то, что вы написали, а совсем другое, то есть прямо противоположное, и он рвётся исправить каждое второе предложение, потому что оно слишком длинное или короткое, просторечное или заумное.

Думаю, так чувствовал себя Бог после сотворения Земли, когда обнаружил, что только самые ленивые его создания не вопрошают в своих молитвах: «Господи, зачем же ты сотворил в моей жизни такую фигню?». А где-то на заднем плане Дьявол в лице Редактора в это время злорадно потирал руки: «А я говорил тебе, что надо было версию 2.4 оставить, а ты мне все о честности перед людьми втирал и о великом художественном замысле!».

Когда мельтешение версий перед глазами достигло своего апогея, я просто объявила их все плодом моего больного воображения, предположив, что жанр приключенческой повести имеет полное право на гиперболы и литоты, а уж пытливым ум читателя сам подскажет ему, что есть правда, а что придумано ради красного словца и является всего лишь художественным вымыслом.

Это книга с дополненной реальностью. В конце каждой главы вы увидите QR-код. Наведите на него свой смартфон, и он перенесет вас в архив фотографий, иллюстрирующих события, описанные в книге. Я, конечно, не могу дать стопроцентную гарантию, что они будут храниться в интернете вечно, но постараюсь поддерживать фотоархив столько, сколько смогу. На сайте с фотографиями вы найдёте заметки, которые могут оказаться полезными для пилотов, решившихся на такое же приключение. Только помните, пожалуйста, что всё, описанное в книге, выполнено профессионалами – пожалуйста, не пытайтесь повторить это в домашних условиях. Не забывайте о печальном опыте Икара.

Надеюсь, теперь я могу вернуться к тому, с чего всё начиналось. А начиналось всё с великого двигателя прогресса, спонсора всех открытий и закрытий человечества, лучшего лекарства от сезонных депрессий и вселенской хандры – то есть Шила в попе.

Часть первая. Дорога в небо

- Скажите, для чего мы летаем?
- Чтобы прокладывать новые маршруты.
- А для чего их прокладывать?
- Чтобы наши дети больше знали и, следовательно, стали сильнее.

В. Синакевич «Дикий»

С чего всё начиналось

В авиации есть такое понятие, как FerryFlight. Оно означает порожний перегон самолёта на новое место базирования или ремонта. В малой авиации, мире крохотных двух-четырёх-местных машин, перегонные полеты выполняются нечасто, особенно если речь идёт о перемещении самолета из Америки в Россию или Европу: лететь через океан в тоненькой скорлупке с крыльями, чья скорость редко превышает скорость обычного легкового автомобиля, слишком дорого и опасно. Чаще всего самолёты разбирают, упаковывают в контейнер и перевозят морем.

Но в некоторых случаях разобрать самолёт невозможно. Тогда в дело вступают перегонщики – пилоты, обладающие достаточными навыками для того, чтобы поднять в воздух незнакомую машину, проложить маршрут на несколько тысяч километров вне воздушных трасс, организовать топливо в пустыне, при необходимости залезть с отвёрткой в двигатель посреди прерий и поиграть с погодой в угадайку. Это не регулярная работа. Она сложная, она хорошо оплачивается, но пилоты, которые берутся за неё, летают не ради денег. Они и сами часто не могут объяснить свой мотив. Просто разводят руками и говорят, что «каждый такой перелёт приносит гораздо больше опыта, чем сотня рутинных полётов, а опыт для пилота – гарант безопасности». Обычно в конце своего сбивчивого объяснения они хитро подмигивают, как будто говорят: «но мы-то с вами знаем, ради чего на самом деле Колумб отправился в Америку, а Гагарин в космос». Ради чего покорители вершин прорубают ступени в вечной мерзлоте, а моряки выходят в море, жадно глотая ветер пополам с солью так, будто только он может утолить их вечную необъяснимую жажду.

Жажда приключений – удивительная штука. Вы можете жить размеренной респектабельной жизнью, каждый день ходить на работу, каждый вечер возвращаться домой, будучи уверенными, что жизнь удалась. Но однажды начинаете замечать за собой совершенно несвойственные вам вещи. Что-то будоражит вас и не даёт спать спокойно. Вы всё чаще и внимательнее рассматриваете фотографии других городов, изучаете расписание самолётов, вглядываетесь в небо. Это ветер приключений завладел вашими мыслями и тащит их все дальше от дома. Вы ищете слово, которое могло бы ответить на вопрос, что с вами происходит, и однажды в каком-нибудь случайном разговоре слышите его. С этого момента вся ваша жизнь подчиняется поиску возможностей для его воплощения.

В моём случае это слово было – Трансатлантика. Впервые я услышала его за полтора года до описываемых событий от моего друга Андрея Кузнецова. В те далекие, сейчас даже для меня удивительные, времена, мы командой из трёх частных пилотов летали по России и ближней Европе на небольших четырехместных самолётах. Сейчас посадочные площадки с маленькими смешными аэропланами есть в каждом крупном городе, и вы наверняка видели фотографии таких самолётов в рекламе развлекательных полётов, воздушных шоу и туристических маршрутов.

Давайте я познакомлю вас с членами нашей маленькой, но славной команды:

Андрей был командиром в наших приключениях. Высокий, крепкий сибиряк с глубоким звучным голосом. Меня всегда удивляла его способность увязывать в один клубок всё: хобби, работу, бизнес, страсть к путешествиям, друзей, отдых, общение и впечатления. Всё должно быть с целью, и чем больше целей в одном приключении, тем лучше. Взрывной, темпераментный, совершенно не нордического характера, способный заключить многомиллионный контракт, одновременно занимаясь переборкой двигателя в тракторе. Помню как-то темной ноябрьской ночью, когда мы на аэродроме допаивали трубы отопления в ангаре, Андрей посмотрел на нас осолопевшим от усталости взглядом и засмеялся: «Три чудака с высшим образованием в драных штанах в два часа ночи паяют пластиковые трубы за бесплатно и рассуждают о ценах на выпивку в ресторанах Парижа и Чикаго – вот скажите мне, как так у нас это получается?».

Илья Александров – полная противоположность Андрею. Обманчиво тихий, худощавый и обаятельный парень, которого всё время хочется по-матерински обогреть и накормить, но который становится железобетонным там, где дело касается техники и безопасности. Талантливый пилот, инженер, ходячая энциклопедия и технический зануда – его страсть к расчёту всевозможных мелочей и стремление сделать всё идеально временами пробуждают во мне желание стукнуть его чем-нибудь тяжёлым. Но именно он научил меня половине того, что я знаю и умею делать с самолётами в воздухе.

Конечно, они сейчас оба поморщатся, читая это описание, но мы же с вами договорились, что все персонажи – это плод моего воображения и имеют полное право не соглашаться с тем, какими в реальности были их прототипы.

Я пилот-инструктор и преподаватель, специалист по авиационной психологии и человеческому фактору, но в нашей команде была вторым пилотом, организатором наземного обслуживания, топлива и досуга. А еще фотографом-летописцем.

Команда людей, совершенно здоровых с точки зрения врачебно-лётной экспертной комиссии, которую мы проходим ежегодно, но безнадежно больных небом.

Наш путь в авиации когда-то начинался совсем не так, как могли бы представить его люди, садящиеся в кресла современных лайнеров с целью перенестись из сумеречной северной столицы на мягкий песок какого-нибудь солнечного курорта и аплодирующие после посадки экипажу, отгороженному от пассажиров пуленепробиваемой дверью с кодовым замком. На этом пути не было белых отутюженных рубашек с золотистыми погонами, не было латунных крылышек на кокардах. Не было светлых кабинетов с большими столами, на которых разложены аккуратные штурманские расчёты и прогностические карты с разноцветными стрелочками ветров. Не было тонких улыбчивых стюардесс с аккуратно уложенным пучком на затылке, пахнущих кофе и парфюмом из дьюти-фри.

Были холодные бытовки без удобств, открытые всем ветрам пространства грунтовых аэродромов, старые советские самолёты, требующие постоянного внимания, отчаянная нехватка инструментов, вечные потёки масла на рукавах старых курток – масла, застывавшего зимой так, что его приходилось выковыривать ложкой из бочки. Вечный запах бензина и солярки. Километры нечищеного до аэродрома снега, которые мы форсировали, утопая в сугробах, подгоняемые мыслью о том, что надо успеть дойти, подготовить самолёт и, если повезёт, слетать пару кругов до того, как солнце опустится за горизонт, завершая короткий питерский день. У нас не было толковой литературы и учебников, зато были инструкторы, которые могли процитировать любую формулу наизусть и готовы были отдать нам столько знаний, сколько в нас могло влезть, и еще немного сверху.

Как бы странно это ни звучало, но это было невероятное везение, что мы встретились с малой авиацией именно в тот момент, когда она только появилась в России и в ней не было почти ничего, кроме заслуженных самолётов и людей с горящими глазами, устремлёнными в небо. Начало – возможность побыть первопроходцами.

А как еще человек может испытать себя и мир вокруг? Почувствовать себя героем приключенческого романа на планете, которая уже изучена вдоль и поперек, где на всех вершинах установлены десятки флагов, в морские глубины водят экскурсии аквалангистов, а надежда на звёзды и другие миры столь призрачна, что даже писатели-фантасты зачастую пренебрегают ею, отдавая предпочтение темам апокалипсиса, роботов и искусственного интеллекта.

Это сложно объяснить, и, наверное, кажется слишком самонадеянным, но где-то в глубине каждого из нас сидит стремление хоть немного изменить этот мир к лучшему. Сделать что-то такое, что до нас еще никто не делал, пощупать, понять, отработать до чёткой понятной схемы и передать другим. Конечно, нам хотелось испытать все возможности авиации, найти единомышленников, посмотреть, что может учудить наша маленькая авиагвардия.

Это был период знакомства с крылатой техникой, умеющей перемещаться во всех трёх измерениях. Время познания фантастически красивого, и в то же время опасного, необъятного неба. Мы читали, спрашивали, искали, изучали, щупали руками. Смотрели видео и фотографии западных коллег. И летали – так много, как могли, складывая каждый полет в копилку навыков, опыта и будущих возможностей.

И вот однажды я услышала слово «Трансатлантика». В этом слове для меня зазвучала вся романтика странствующих душ – от капитанов древних парусников до пилотов «Конкорда»: с вечными льдами, мощью струйных течений и неповторимой смесью запахов разогретого солнцем пластика, отработанного масла и керосина. Сказано оно было вечером субботы на аэродроме Гостилицы – небольшой взлётно-посадочной площадке в Ленинградской области, которая на долгие годы стала базой и вторым домом для нас и десятков людей, бредящих полётами.

Как-то вечером мы сидели там в небольшом домике напротив взлётно-посадочной полосы и строили планы. К этому моменту Илья с Андреем уже облетели большой кусок России, всю Прибалтику и мечтали о чём-то большем. И вот в масштабе этого «большого» фантазия буксовала – планы строиться не хотели. Всё в них было как-то не так: одни казались слишком банальными и скучными; другие интересными, но слишком сложными.

– Илюха, мы должны слетать Трансатлантику, – задумчиво произнес Андрей, размешивая какао в белой чашке с надписью «СЛА-2006». Это какао он привозил откуда-то в промышленных количествах, и пыльный шоколадно-кофейный аромат с тех пор у меня плотно ассоциируется с выходными на аэродроме, – если человек не развивается, он деградирует. Летая вокруг хвоста, мы с тобой утрачиваем даже те навыки, которые уже успели приобрести. Да и надоело на каждый простой полёт готовиться как в первый раз. Надо сделать один раз что-то глобальное, и тогда всё, что кажется сейчас сложным, в сравнении сразу станет простым.

– Принципиально именно пересечь океан? – уточнил Илья.

– Конечно! В этом и смысл: если действительно получится слетать через Атлантику, считай, что это половина пути к кругосветному перелёту. А слетать кругосветку – это подтвердить, что мы готовы к любым условиям на нашей планете. А главное – это культовый исторический участок неба, который мы никак не можем обойти стороной.

– И как мы можем это сделать? У нас вроде не валяется вокруг самолётов, способных на такие приключения. Когда и на чём?

– Погоди, не так быстро. Я еще эту мысль не додумал.

– А чего там думать? Ты же сам говорил, что произнесённая вслух идея должна сразу перерасти в конкретику, иначе она так и останется идеей. Сколько лет уже мы собираемся слетать на Гирвас? А это намного ближе, чем океан.

Андрей задумчиво теребил затылок:

– Задача. Нужна задача. Слишком дорогое и сложное приключение, чтобы можно было его слетать просто так ради развлечения. Кроме того, надо разобраться, что у нас с докумен-

тами. За то время, что мы будем собирать все лицензии и допуски, глядишь, и задача появится. Как только появится цель, всё сразу станет ясно.

Через год, пролетевший незаметно за тренировками и получением всех нужных американских и российских допусков в лётные свидетельства, цель у ребят действительно появилась. У Андрея тогда на одном из аэродромов в Эстонии стоял самолет Socata TBM – это шестиместный турбовинтовой низкоплан, очень похожий на большого бело-зелёного дракона в небе. Мы его так и называли – Дракоша. Он появился как попытка понять, где тот предел для частного пилота по размеру и сложности машины, за которым становятся невозможными свободные полёты, и начинается рутинная прямых линий по установленным воздушным трассам.

Для частных пилотов это большая серьёзная машина бизнес-класса, которую сложно использовать для ежедневных полетов, а самое главное, что её слишком дорого и совершенно нерационально было ввозить в Россию, в результате чего машина становилась бессмысленной для развития авиации здесь, у нас. Андрей давно хотел поменять этот самолёт на что-нибудь поменьше, а тут внезапно нашёлся покупатель на него в Америке, и возникла необходимость перегнать Дракошу к месту сделки в США. При этом в Россию надо было забрать другой самолёт – маленький скоростной двухместный Glassair-3, который невозможно было загрузить в контейнер. Он должен был прилететь сюда сам, и кому-то надо было его перегнать через океан.

«Перелететь океан» – это звучит очень просто, когда вы покупаете билет на рейсовый самолет. В больших авиакомпаниях есть множество сотрудников, которые всё продумали, подготовили и решили за вас. Вежливые бортпроводники посадят вас в удобное кресло магистрального самолета, покажут, как включать телевизор в спинке кресла, чтобы вы не скучали, накормят, напоят и проведут к выходу в аэропорту назначения. Даже плед дадут, если вы замерзли.

Когда вы сталкиваетесь с маршрутом, который до вас в России выполняли единицы, на самолете, который так далеко никогда не летал, путешествие начинает выглядеть совсем по-другому. Вы начинаете планировать маршруты на пределе дальности самолёта, потом вспоминаете, что максимальная взлётная масса рассчитывается по килограммам, а не по количеству кресел, и тут с удивлением выясняете, что шестиместный самолёт, если в него залить полные баки топлива и загрузить экипировкой, вдруг становится двухместным. Вы сидите перед чистым листом планировщика с карандашом в руках и ничего не пишете уже полчаса, потому что понятия не имеете, с какими сложностями можете столкнуться по пути, какие правила существуют, какие разрешения надо получать, что брать с собой. Посоветоваться вам не с кем. Нужно найти и подготовить все с нуля – предусмотреть всё, что можно предусмотреть, и продумать веер вероятностей того, что предусмотреть нельзя. Планирование такого перелёта – это извилистая горная тропинка, на которой вы успеваете побыть и параноиком, и смельчаком, и занудой, и авантюристом. Если вдуматься, вся суть планирования – в выборе, кем из этих ребят вы будете в решении каждого конкретного вопроса, какую роль выберете, какую маску примерите на себя.

Я с интересом наблюдала за подготовкой к перелёту и крутила глобус на столе, когда Илья присылал варианты маршрутов. У нас давно устоялась традиция следить за полётами друг друга по спасательным маякам SPOTам – так в случае необходимости можно быстро прийти друг другу на помощь. Кроме того, когда наблюдаешь на мониторе за треком близких по духу людей в реальном времени, то проживаешь такие полёты почти как свои собственные.

Конечно, я немного завидовала им и расстраивалась, что маленькие самолеты имеют такую ограниченную грузоподъемность, что даже одна малогабаритная девушка может критично повлиять на взлётную массу. А потом подумала: «Какого чёрта, имея американскую визу в паспорте, я тут сижу и грущу. Почему бы мне не прилететь на эти дни рейсовым самолетом в Штаты, поздравить Илью с днем рождения, который выпадал как раз на даты перелёта,

и пофотографировать путешественников «для потомков». Я достала загранпаспорт, убедилась, что виза еще действует, и написала Андрею, что хочу прилететь к ним в США. Мы договорились о том, куда и когда я беру билеты.

Я уже начала оформлять бронь, когда телефон пискнул сообщением от Андрея:

– Не бери билеты обратно. Я с Робертом сейчас говорил – с тем хлопцем, который готовит нам самолёт в США. Нужно перегнать в Россию еще один самолет – Piper Aztec. Его купили в Штатах ещё год назад, но оставили там, в Портленде, перебирать и менять салон. Сейчас как раз заканчивают, к нашему прилёту должны успеть доделать. Ты же летала на таком типе, полетишь вторым пилотом с американцем?

Я вздрогнула, внимательно изучила сообщение, проверяя, правильно ли я прочитала, еще раз сложила буквы в слова и минуты две хватала ртом воздух от неожиданности. Потом ответила:

– Ого! Ничего себе! Конечно, полечу. Беру билеты только туда.

Через пару минут пришло ещё одно сообщение:

– Туда тоже не бери. Я попросил Илью пересчитать загрузку, есть у меня подозрение, что мы уложимся в максимальный взлётный вес, и ты сможешь полететь с нами на Дракоше.

Вот так за пять минут я вляпалась в самое удивительное приключение из всех, что у меня были.

Следующие два месяца мы листали карты на экранах компьютеров – каждый в своем городе. Илья читал правила использования воздушного пространства разных стран. Андрей оформлял документы и изучал наборы для выживания: герметичные рюкзаки, прессованные пакетики с калорийной едой, рыболовные крючки – к спасательному снаряжению самолёта, пересекающему океан, предъявляются серьезные требования. Например, у вас обязательно должен быть плот на борту, а члены экипажа одеты в специальные костюмы. Впрочем, когда вы задумываетесь о том, что это не просто формальность, а реально существует, пусть крохотная, но всё-таки вероятность, ночевать на льдине с полярными медведями в ожидании спасателей, ваши личные требования к снаряжению вырастают ещё больше.

Большие самолёты летают на большие расстояния, маленькие самолёты – на маленькие расстояния. У нас был маленький самолёт, и долететь до США без нескольких дозаправок было невозможно. Каждый из нас предлагал свои варианты аэродромов, мы спорили, соглашались, пересчитывали мили, и в результате проложили маршрут через Норвегию, Исландию, Гренландию и Канаду. Всего пять посадок на дозаправку, чтобы долететь до Штатов. В США нужно было долететь от восточного до западного края континента, а там мы надеялись задержаться на неделю, опробовать новые самолёты и долететь до Гранд Каньона. Обратное планировали вернуться тем же северным маршрутом, но не напрямую из Канады в Гренландию, а через Аляску.

В середине марта начали собирать экипировку. Два спасательных костюма, надувной плот и спутниковый телефон ребята взяли у знакомого пилота. Третьего костюма не было. Я просмотрела интернет-магазины с экипировкой и решила, что не настолько привередлива, чтобы платить за новый костюм деньги, сопоставимые со стоимостью космического скафандра, поэтому свой купила по объявлению. Мы встретились с продавцом у Александро-Невской Лавры. Дородный мужчина в костюме и лакированных ботинках, окутанный клубами одеколора, долго разглядывал меня, и много раз переспрашивал:

– Вы точно понимаете, что покупаете?

– Да-да, – уверяла я его, – Все правильно, спасательный костюм морского реестра, весит шесть килограммов, позволяет прожить шесть часов в ледяной воде.

Мужчина с большим сомнением качал головой:

– Девушка, ну хоть скажите, зачем он вам?

– Через океан лететь на маленьком самолёте, чтобы иметь время выжить и дожидаться спасателей, если откажет двигатель и придётся садиться прямо в воду, – ответила я.

Но, кажется, он мне так и не поверил.

Страховки, документы, письма, звонки... Я мучительно вспоминала английский в переписке со службами аэродромов по маршруту: надо было убедиться в том, что мы сможем на месте оформить все документы для пересечения границ, что на всех аэродромах будет нужно нам топливо, что всё это будет стоить не запредельно дорого, и просто предупредить о своем визите, чтобы мы не стали незваными гостями. Все еще осложнялось тем, что мы были крайне ограничены во времени. Работа, дети, семьи, аэродромные заботы не позволяли растянуть время, отведённое на перелёт, до бесконечности. Наконец всё было собрано. Вылетаем из Таллина, все даты назначены, все планы расписаны. Ах, планы-планы... Как вы думаете, хоть одному путешественнику-приключенцу, удалось осуществить задуманное точно в соответствии с планом? Напишите мне, пожалуйста, если вы знаете такого.

Весь вечер 14 апреля я металась между рюкзаком, шкафом и обычными бытовыми весами. Всё-таки небольшой перегруз мы насчитали, поэтому я пыталась уложить содержимое рюкзака и одежду в приемлемые цифры. Вы удивитесь, если узнаете, сколько весит ваша одежда, и сколько килограммов вы ежедневно на себе носите! А мне нужно было взять с собой вещи на две недели с учётом непредсказуемого диапазона температур по пути от зимы до лета. И очень не хотелось выглядеть при этом чучелом. Пришлось заменить ноутбук на планшет, пожертвовать косметичкой, блокнотом для эскизов, шерстяным свитером и частью аптечки. Я три часа перетряхивала вещи и успокоилась только тогда, когда встала на весы в куртке, в ботинках, с собранным рюкзаком, и стрелка, наконец, перестала переползать цифру в 70кг. Единственная безделушка, от которой я так и не смогла отказаться – мой талисман, маленький серебряный кулончик в виде какого-то фантастического зверя – метиса пантеры и сказочных рептилий. Я предпочитала думать, что это кошка – странная, сказочная, но кошка. Её тонкие линии изогнулись в воздухе в экстазе и прыжке одновременно. Кошка качалась на цепочке, касаясь кожи, в ритме, совпадающим с моими движениями, и эти едва заметные прикосновения как иголочки выдёргивали меня в реальность, когда я слишком глубоко задумывалась о чём-то или чем-то увлекалась. И она пахла авиационным алюминием – запахом, сопровождавшим меня половину моей жизни. Когда меня спрашивают, чем он отличается от других металлических запахов, я не могу этого объяснить, просто прошу поверить на слово – ещё как отличается! Этот запах всегда напоминает о том, что здесь я на своём месте – там, где должна и хочу быть.

Я бросила взгляд на список долгов по учебе (я как раз в этот момент выходила на преддипломную практику), убедилась, что успела сдать до отъезда почти всё, и со вздохом облегчения отправила курсовую на проверку. Теперь можно и в путь – почти налегке!

Дорожные приметы

Рано утром 15 апреля мы с Ильей приехали на автовокзал в центре Санкт-Петербурга, заняли свои кресла в международном автобусе, посмотрели друг на друга и улыбнулись. Мы уезжали на две недели, чтобы пересечь половину земного шарика, с двумя городскими рюкзаками и одним фотоаппаратом. Это ощущалось странно, забавно, и ещё не верилось, что всё получится. Да и получится ли?

В автобусе мы провели несколько часов беспокойного сна, прерванного прохождением границы между Россией и Эстонией. Крепостные стены Нарвы и Ивангорода. Ветряки, приветливо машущие лопастями проезжающим мимо машинам. И вот мы в Таллине.

С Андреем встретились на парковке у вокзала. Его маленькая серебристая машина, рыскающая по узким городским улицам как акулёнок по волнам, довезла нас до квартиры.

– Ну что, друзья, располагайтесь и ставьте чайник, – сказал Андрей. – Давайте прикинем, что нам надо ещё успеть сделать.

Часы на дисплее микроволновки показывали, что в нашем распоряжении есть целых полдня на упаковку вещей и проверку планов.

– Надо бы погоду посмотреть и флайт-план подать уже сегодня, – ответил Илья.

– И батарейки купить для трекера, – напомнила я.

– И еды какой-нибудь, чтобы взять с собой в самолёт, – сказал Андрей, заглядывая в холодильник, – Кто пойдёт в магазин?

– Я пойду! – тут же вскочила я, – всё равно я вам в ближайшие два часа не нужна, вот и прогуляюсь немного.

К Таллину у меня особенная любовь. Я дружу с городами как с людьми – сначала нужно познакомиться, пройти по улицам, найти свои знаковые места и точки соприкосновения. Если мы совпадаем, тогда получается любовь или дружба надолго, если нет, я уезжаю и стараюсь не возвращаться. С Таллином мы знакомы давно, и когда остаемся с ним наедине, мне кажется, что мы, как хорошие друзья, можем коснуться друг друга былыми воспоминаниями и поделиться новыми важными событиями. Конечно, я с радостью убежала в магазин и не отказала себе в удовольствии попетлять по маленьким улочкам среди деревянных жилых домов и стеклянных бизнес-центров. Нашла батарейки для спасательного маяка, купила котлеты на бутерброды и трогательные маленькие морковки, которые так здорово грызть по дороге вместо семечек прямо из пакета.

Вечером мы пили чай на кухне и закачивали карты в планшеты и навигаторы. Меня, как человека, появившегося на свет во времена проводных телефонов и чёрно-белых телевизоров, до сих пор удивляет и восхищает возможность записать детализованные карты двух континентов в одну маленькую пластиковую коробочку с цветным дисплеем. Причём эта коробочка может одновременно служить телефоном и связывать тебя с любой точкой Земли в реальном времени.

Рискуя показаться старой ворчливой бабкой на лавочке у подъезда, я всё же расскажу о том, как парой часов раньше, гуляя по городу, стала свидетелем того, как на улице какой-то молодой человек яростно ругал вслух свой смартфон за то, что тот никак не хотел отправлять фотографию в мессенджере. Мне стало так жалко это ни в чём не повинное устройство. «Что же ты так кричишь? – подумала я, – Подожди немного. Этой фотографии надо слетать по воздуху до вышки сотовой связи, потом через весь земной шарик пробежать по проводам под землёй и на дне океана, потом снова по воздуху. Ей такой надо путь проделать, который никто из нас, людей, пешком за год не пройдёт. А ты стоишь и ругаешься на неё не в силах подождать две минуты».

Сколько раз замечала, что чем лучше у людей жизнь, тем меньше в них терпения и терпимости, хотя мне всегда казалось, что должно бы быть наоборот. В моём детстве, помню, у родителей в квартире был даже не проводной телефон, а спаренный проводной телефон. Это значило, что провод одной телефонной линии шел сразу в две квартиры, а звонки между квартирами разделялись специальным устройством – блокиратором. Пока соседи разговаривали по телефону, в нашей трубке стояла абсолютная тишина, и чтобы позвонить куда-то, надо было дожидаться, пока соседи наговорятся и повесят на своем аппарате трубку. Впрочем, соседи также ждали, если кто-то из нас разговаривал по телефону. Каким-то чудом все умудрялись относиться к этому с пониманием. Вероятно, потому что благом было просто наличие хоть какого-нибудь телефона. А уж появление модема на декадно-шаговой АТС в конце 90-х показалось нам верхом роскоши.

Сейчас я живу в мире, который во времена моего детства существовал только в моём воображении и книжках писателей-фантастов. Каждый раз, отправляя фотографии, закачивая карты или делая заметки для книги в одном из облачных хранилищ Интернета, я испытываю искренне удовольствие просто от того, что могу это делать. Вот и сейчас тоже.

Пока я размышляла над парадоксами человеческой жизни, ползунок загрузки данных на мониторе считал свои проценты и никуда не торопился. По своим меркам он всё сделал вовремя. Так прошел последний день нашей спокойной жизни.

Проснулись с рассветом. Пока ждали такси у подъезда, смотрели, как голуби вылетают из незаколоченного чердачного окна в доме напротив. В Таллине деревянные двухэтажные дома удивительным образом перемешаны с бетонными новостройками. Почему-то я решила, что это хороший знак, когда в путь провожают птицы. Люди в непривычных ситуациях способны превратить в приметы даже самые дурацкие мелочи, если это поможет поднять настроение и снизить тревогу. Опытные лётчики знают – чем круче болтанка в воздухе, тем меньше атеистов остаётся на борту.

Зевающий таксист довёз нас до аэропорта – в Таллине он один и для маленьких, и для больших самолётов. Все аэропорты мира имеют четырехбуквенный код в единой системе ИКАО. Таллинский аэропорт обозначается кодом EETN. Мы прошли контроль, заполнили все необходимые бумаги, после чего маленькая служебная машина повезла нас к самолёту.

Дракоша ждал на стоянке, нетерпеливо подрагивая элеронами и рулями. Он давно не летал по-настоящему далеко и соскучился по небу. По самолётам всегда видно и то, насколько их любят, и то, как часто они летают. Без неба фюзеляж быстро тускнеет и покрывается смесью пыли и грусти. Ребята, конечно, налётывали часы с ним вокруг аэродрома, чтобы не рисковать, перелетая океан сразу после выполнения формы техобслуживания, но это слишком мало для такого серьёзного самолёта, и потому не в счёт. Теперь Дракоша трепетал крыльями, принимая в себя живительное топливо, в недоверчивом предвкушении неба, ветра и твёрдых дружеских рук на штурвалах.

Пока заправщик в ядовито-зелёной куртке кормил из топливного шланга самолёт, мы сняли чехлы с остекления и загрузили в салон свои вещи.

– Мда... – сказал Андрей, заглядывая внутрь салона, – И со всем этим бараклом нам надо как-то взлететь.

При всей скрупулёзности в подсчёте граммов и сантиметров, мы всё равно умудрились забить салон полностью.

– Нууу... как-нибудь взлетим, – с сомнением протянул Илья.

– Да у нас здесь полоса три километра. Конечно, взлетим, – поддакивала я из-за плеч, прекрасно понимая, что мой голос в этот момент больше всего напоминал голос ребёнка, которого взяли с собой на долгожданную прогулку, и который очень боится, что в последний момент взрослые могут передумать.

Потом ребята перекидали часть вещей в багажник, в салоне оставили только спасательный плот, сумки с документами и воду. Салон перестал выглядеть столь пугающе, но впечатление осталось.

Андрей с Ильей протиснулись вперед на кресла пилотов. Я села на задний диванчик у выхода, пристегнула ремни и вставила штекеры гарнитуры в разъёмы. Загудела турбина – Андрей начал запуск двигателя. Илья пролистывал схемы аэропорта на экране навигатора. Я убедилась, что три маркера закрытой двери подмигнули мне зелёным глазом, устроилась на кожаном диванчике поудобнее, подвигав многочисленные сумки и рюкзаки. В наушниках прозвучало разрешение от диспетчера, и самолёт начал движение, немного подрагивая на стыках асфальта:

– Готовы? – спросил Андрей.

– Да, готовы.

– Тогда поехали, – Андрей вывел рычаг управления двигателем на взлётный режим.

Самолёт двигался все быстрее и быстрее. Мгновение – и мы уже в воздухе. Ещё несколько секунд на уборку шасси. Дракоша задрал нос вверх и устремился к облакам.

Пожалуй, это был один из самых спокойных взлётов за всё путешествие. Вопреки всем нашим переживаниям по поводу перевеса, самолёт набирал высоту с хорошей вертикальной скоростью. Небольшой ветер и редкие облачка. Дракоша повернулся боком к самому центру Таллина, который даже с воздуха выглядел как яркая рождественская открытка, и я, воспользовавшись моментом, сфотографировала Старого Томаса и помахала рукой Толстой Маргарите.

Самолёт забрался на свой эшелон и взял курс на Норвегию, город Алесунд, аэродром Вигра. Большую часть пути мы молчали – каждый о своём. Я делала заметки в блокноте, прислушиваясь к Дракоше, и пыталась представить себе: как можно описать эту машину? Никогда не могла заставить себя занудно цитировать энциклопедию: «цилиндры, скорость, размах крыла». Зачем? Мы все умеем читать документацию. Диванная армия экспертов может рассказать про каждую заклёпку на каждом типовом крыле. Но рассказать про характер самолёта могут только те, кто на нем летал – как он ощущается в воздухе, как управляется, о чём думает? Легко ли с ним справляться? Он стойкий оловянный солдатик в болтанку или вздрагивает от каждого порыва ветра? Как ложится штурвал в руку? В разное время я летала на десяти, казалось бы, одинаковых, самолётах Cessna-150, и они все были разными – каждая со своими особенностями и своим характером. В Дракоше я всегда летала пассажиром. Как сказала в одном из интервью знаменитая американская лётчица Амелия Эрхарт про свой первый перелёт через Атлантику: «Меня просто везли, как мешок с картошкой». Этот маршрут, благодаря которому Амелия приобрела славу первой женщины в мире, перелетевшей Атлантический океан, она проделала в качестве пассажира – организаторы перелёта, хоть и пользовались её женским, к тому моменту уже известным, именем для рекламы, тем не менее, не хотели рисковать и доверили управление более опытным пилотам-мужчинам. Вот так и я – ничего толком не могу сказать про тактико-технические характеристики Socata TBM, кроме того, что это очень комфортный самолёт, в том числе для живых и привередливых картофелин женского пола.

Часа через полтора я оторвалась от заметок и выглянула в окно – внизу появились предгорья, а вместе с ними и плотный слой облаков. Земля исчезла под белым покрывалом, из которого торчали только пики гор: тёмно-серые монументы, украшенные ожерельями из снега – я пыталась сфотографировать их, тщательно прицеливаясь объективом в редкие разрывы облаков, и ругаясь, что маленькие, изогнутые, искажающие реальность стёкла самолетов, совершенно не приспособлены для фотосъёмки.

Еще через полчаса начали снижаться. Заходили приборно, по ILS. Облака были неприятные, ледяные. Когда долгое время летаешь вместе, с какого-то момента начинаешь разли-

чать голоса, настроения и интонации даже в безликих радиопереговорах. В коротких фразах Андрея и Ильи слышалось осязаемое напряжение. Илья установил частоту автоматического информатора ATIS, и в наушниках зазвучали данные по погоде: температура у земли +3С, рваный ветер и нижний край облачности 500 футов. Я подумала, что внизу под нами находятся фьорды, где пики гор достигают 3000 футов, а значит, в данный момент эти пики прячутся от глаз пилотов в облаках, и в очередной раз поразила тому, как люди летали в эпоху бумажных карт над рельефом, который ещё толком никто не изучил. Нам помогали компьютерные навигаторы, и всё равно было неудобно. Кроме того, мы уже видели в своей лётной жизни обледенение при температуре +8С, когда, казалось бы, должны таять даже самые стойкие снежинки, и тем не менее они не таяли, поэтому внимательно следили за лобиками крыльев.

Реальность оказалась намного приятнее ожиданий. Диспетчер нас «отвекторил» – то есть завёл на посадку почти по прямой, сообщая цифры курса, которые самолёт должен был выдерживать до следующей команды, что существенно сократило время полёта в облаках – Дракоша вынырнул из них на высоте 800 футов. Лед на крыльях успел налипнуть лишь тонкой серебристой полоской и быстро стаял. А когда открылась земля, я аж подпрыгнула в кресле – я ещё никогда не видела гор из самолёта так близко – почти за законцовкой крыла, только руку протяни! Озёра в объёмах гор и маленькие посёлки на зеленых склонах – всё это наводило на мысли о хоббитах. Если бы в мире не существовало Новой Зеландии, фильм «Властелин колец» стоило бы снимать где-то здесь.

Голос в наушниках:

– Вижу полосу.

В силу особенностей рельефа, норвежцы построили аэропорт на острове посреди залива, и темная асфальтовая полоска прорезала небольшой участок суши почти во всю его длину.

– Да, я тоже вижу. Какая-то она... с горбинкой.

– Так это ж Норвегия – суровый северный край, где живут тролли, носят рогатые шлемы и едят протухшую селёдку. У них вся жизнь с горбинкой – чего от полосы-то ждать.

– Не суди о целом народе по паре глупых сказаний в кривом переводе случайных туристов. Другие сказания гласят, что норвежцы – это достойные потомки викингов, у них целый пантеон местных богов, и раз уж мы в гостях, не хотелось бы навлечь на свои головы их божественного гнева.

– Ну да... Идём чуть выше глиссады. – Дракоша, повинись руке пилота, чуть нырнул носом вниз. – Вот, теперь нормально. Закрылки в посадочное.

– Закрылки вышли полностью.

Самолёт плавно коснулся колёсами асфальта и срулил с полосы на стоянку. Андрей выключил двигатель:

– Илья, сколько у нас в воздухе получилось?

– Два часа сорок восемь минут полётного времени.

– Хорошо. Катюха, открывай дверь.



<http://transatlantic.free-sky.ru/part1.html>

Очень странное место

Я отщёлкнула замок, вытолкнула дверь и вышла из тёплого самолёта прямо в дождь и промозглый ветер. Следом вышли Илья с Андреем, пытаюсь выполнить невыполнимую задачу: одновременно и осмотреться, и отвернуться от противной мороси. Получалось у них это крайне плохо, морось была всепроникающей, как рентгеновское излучение.

– Брррр, какая гадость, – поморщился Илья, натягивая шапку по самые брови.

– Ладно тебе, – улыбнулась я, – вылетать в дождь хорошая примета.

– Ты свои приметы на ходу придумываешь что ли?

– Конечно. Приметы, как боги, существуют с того момента и до того времени, пока в них хоть кто-нибудь верит.

К нам подошел сотрудник аэропорта. Илья поздоровался с ним и попросил вызвать топливозаправщик.

– Сколько вам будет нужно топлива? – спросил сотрудник.

– Столько, сколько влезет, – хором ответили мы.

Каждый раз, рассчитывая потребное количество топлива, я вспоминаю законы Брэда для авиации: «У того, кто пожалел о большой заправке, – мелкие проблемы; у того, кто пожалел о том, что заправил мало, большие неприятности». Перед взлётом на океан, нам нужно было заполнить топливные баки целиком, «под крышечку» – промежуточных аэродромов по пути долго не будет.

Андрей стоял у крыла и потягивался, раскачиваясь с ноги на ногу:

– Мальчики-девочки, у нас есть час свободного времени. Как думаете, реально в этом суровом краю найти чай или кофе?

Я развела руками:

– Методология добычи горячей еды не менялась со времён палеолита: пойдешь в ближайшую пещеру, найди там человека у очага, отбери у человека ногу мамонта и кофе. Ближайшая пещера, думаю, вон там, – я махнула рукой в сторону сооружения, максимально похожего на офисное здание, – давайте я пока схожу туда и если не найду кофе, то хоть разужна что-нибудь полезное.

За первой же дверью безликого здания я нашла женщину в форменной одежде. Улыбаясь и отчаянно преодолевая языковой барьер жестикулированием, она поведала мне, что ничего, кроме пассажирского терминала, здесь нет, а кофе дают только внутри этого терминала. При этом, чтобы попасть в терминал, надо сначала выйти за забор, огораживающий перрон, дверь за забор находится в соседнем здании, но, чтобы её открыть, надо знать код замка, который сообщают только персоналу. В целом её описание пути до чашки с кофе было больше похоже на квест, чем на инструкцию. Но что делать? Я дошла до соседнего здания, выжала из себя все обаяние, на которое была способна, и договорилась с местными обитателями, что нас не только выпустят, но и впустят потом обратно по специальному паролю, который мы, правда, так и не придумали. Потом я нехотя вернулась на холодную улицу, пытаюсь вжаться в воротник куртки как можно глубже.

Пока ждали заправщика на ветру, горячий кофе становился не прихотью, а необходимостью. Андрей нетерпеливо выхаживал вдоль крыла. Какое-то время мы с Ильёй развлекали себя игрой в туристов, передавая друг другу камеру: «а сфотографируй меня на фоне ветроуказателя и вон той горочки», но вскоре присоединились к Андрею, симметрично обхаживая второе крыло – пока двигаешься, кажется, что не так уж и холодно.

Через двадцать минут, показавшиеся нам бесконечностью, подъехала яркая машина с цистерной и надписью «Jet-A» на покато боку. Из неё медленно вылез высокий тощий викинг в ярком форменном костюме и протянул шланг с керосином к крылу. В отличие

от нас, он явно был адаптирован к неприветливой норвежской погоде и никуда не торопился. Когда баки заполнились топливом до краёв, викинг так же неторопливо выписал счёт и достал из машины терминал для оплаты. Андрей сунул карточку в считыватель, но ничего не произошло. Андрей сунул карточку в пластиковую щель еще раз. Через пару секунд прибор издал звук, напоминающий предсмертный хрип, а на экране у него появилась надпись на норвежском языке, которая без всякого перевода давала понять, что работать с нами этот прибор категорически не хочет. Андрей попробовал вставить в него другую карту – результат тот же. Путем долгих манипуляций, мы выяснили, что считыватель не работает.

– Ничего страшного, давайте мы подождём, пока вы съездите за другим считывателем, – предложил Андрей заправщику.

Викинг смущённо опустил глаза:

– Понимаете, это единственный считыватель на аэродроме.

– На международном аэродроме это единственный терминал для оплаты? – изумился Илья.

– Да.

– А евро наличными вы принимаете?

– Нет, только норвежские кроны.

– Ребята, как же вы работаете с таким подходом? – спросил Андрей, разводя руки в недоумении, – И что теперь делать? У нас по плану вылет через сорок минут.

– Я не знаю. У нас так ещё не было, он всегда работал.

В воздухе повисла напряжённая тишина.

– Ну, раз у нас так получилось, – неуверенно предложил заправщик, – давайте я вам счёт отдам под честное слово, а вы оплатите его при первой возможности.

Мы посмотрели на сумму счёта полной заправки самолета, которая была совсем не маленькой даже для аэродрома и тем более для обычного работника, отвечавшего за эти деньги, но готового поверить нам на слово.

– Как они живут с такой наивной детской доверчивостью?! – изумился Андрей по-русски и снова перешел на английский, – Давайте, выбора-то всё равно нет.

– Только не забудьте, пожалуйста, – попросил викинг.

– Не переживайте, не забудем, – Андрей кивнул мне, – Катя, напомни мне вечером оплатить это со счёта.

– Хорошо, напомню.

Заправщик уехал, а мы пошли добывать горячие напитки. В крохотном, как будто игрушечном терминале находилась вполне настоящая закусочная с привычными для любого аэродрома салатами в прозрачных пластиковых контейнерах, гамбургерами и печеньками. Мы взяли себе по стаканчику кофе, по большому хот-догу и устроились за высоким столиком. Андрей огляделся, перевёл взгляд на щедро политую кетчупом сосиску в булке и рассмеялся:

– Вот это точно «стодолларовый гамбургер» по-русски.

– А что не так? Прилететь неизвестно куда, чтобы съесть горячую собаку и полететь дальше – по-моему, всё очень здорово, – сказала я.

– Всё так. Но ты же знаешь, что первый вылет на длинный маршрут после перерыва самый нервный, сейчас втянемся в дорожное настроение, и всё встанет на свои места.

– Ну, с почином, – Илья изобразил приветственный взмах бумажным стаканчиком с кофе, – конечно, не бокал шампанского, но для этих декораций сойдет.

Когда вернулись к самолёту, Андрей вытащил из багажника баулы со спасательными костюмами:

– Так, девочки-мальчики, впереди Атлантика, а это много-много невкусной ледяной воды. Одеваемся, привязываем плот. Документы-телефоны-кредитки убираем в рюкзак.

– В какой последовательности действуем, если что-то пойдёт не так?

– Пока костюмы надеваем до пояса. Если что, мы с Ильей попеременно пилотируем и одеваемся полностью. Катя, ты застёгиваешься, цепляешь к костюму рюкзак на карабин и маячок надень на шею заранее. Выходишь первой, выкидываешь плот.

– Хорошо. Дверь при этом как открывается?

– Никак. Дверь остается закрытой, открываешь только аварийный выход над крылом. Вот эту панельку надо будет открыть, рычаг дернуть, кусок фюзеляжа выпинать ногами наружу.

Андрей несколько раз показал мне, что дёргать, а что нет, и как надо обращаться с плотом, чтобы он не открылся в салоне. «Дёрни за верёвочку, дитя моё, дверка и откроется, но будет за ней не теплая бабушкина кухня, так полюбившаяся серому волку, а ледяная вода и белые медведи».

Мы вытащили костюмы и начали одеваться. Теперь я знаю, как чувствуют себя клоуны в своих штанах на обруче и в ботинках с длиннющими носами после того, как цирк уезжает. В попытках натянуть на себя шесть килограммов неопрена мы прыгали и извивались изо всех сил, а костюмы издевались над нами и выпрыгивали из рук обратно. Мы справились! Мы их надели! Потом посмотрели друг на друга и расхохотались. Ей богу, если бы трёх варёных лобстеров заставили танцевать твист на светском рауте, эти лобстеры выглядели бы куда менее драматично, чем мы.

– Кать, смотри, у твоего костюма пятки и носки подошвы развёрнуты в обратную сторону, как коленки у кузнечика. Видимо, производственный брак, – Илья обошёл вокруг меня, внимательно приглядываясь к ступням.

Я посмотрела вниз: подошва со стороны пяток действительно выступала больше, чем на носках, будто костюм вышел из рук иллюзиониста, развернувшего в нем свою помощницу в районе коленок на 180 градусов.

– Ой, и правда. Наверное, поэтому он так дёшево мне достался.

Позже, когда я рассказывала об этом на каком-то праздничном вечере как анекдот, один из слушателей возмутился:

– Как?! Ты надела бракованный костюм? Вот уж от тебя не ожидал! Ты же всегда больше всех кричишь про безопасность и человеческий фактор и сама ими пренебрегаешь!

– Послушай, эти перевёрнутые пятки с носками ничему не мешали, просто смешно выглядели.

– Какая разница, – доказывал он мне, размахивая руками, – правила есть правила. Ты же знаешь крылатую фразу о том, что «все правила в авиации написаны кровью».

Я ничего не ответила ему, но вспомнила слова Батера Брэда, великого лётчика-инструктора: «Не надо писать правила кровью, воспользуйтесь здравым смыслом». И подумала: «Удивительно, какое количество людей руководствуются в своей жизни правилами и догмами, вместо того чтобы использовать самый ценный подарок, выданный нам природой – мозг. Да, на всех своих лекциях и всем своим курсантам я говорю о том, что надо соблюдать технику безопасности, знать инструкции и уметь пользоваться ими, но тут же уточняю, что даже в больших самолётах есть специальный список MEL – список оборудования, с которым вы можете выполнять полёт, даже если часть другого оборудования неисправна. Никакие догмы не могут вместить в себя все нюансы, с которыми вы столкнётесь в своей жизни. Вы никогда не будете в безопасности, если будете слепо следовать букве правил, не задумываясь над их смыслом, ради которого эти правила и были созданы. Даже всемирная организация ИКАО, основная цель которой не больше не меньше, как обеспечение безопасности и экономичности полётов в масштабах планеты, пришла к тому, что следует заменить жесткие инструкции конца прошлого века на развитие «компетентностей» у пилотов – гибких навыков, знаний и умений, которые позволяют справляться как с рутинными, так и с нестандартными ситуациями.

Бочком, поддерживая непрерывно спадающие брюки, и заталкивая в карманы, выпадающие из костюмов ремешки и карабины, мы залезли в самолёт и расселись по местам.

– Как в этом вообще что-то делать можно? – ворчал Андрей.

– Чёрт его знает. Погоди, у меня тут рукав в штурвал лезет, – нервно вторил ему Илья.

Я сидела на диванчике сзади и проверяла расположение плота, рюкзака, карабинов и трюков. Самое паршивое – это когда в экстренной ситуации ты не понимаешь, что и где находится, и начинаешь судорожно шарить руками по салону, сворачивая со своих мест остальные вещи и теряя драгоценное время. В самолёте должны быть места для всего, что там должно быть, и отдельное место для того, чего в самолёте быть не должно, но по каким-то причинам оно там есть. Вот эти места я и пыталась определить для наших многочисленных вещей.

Как-то ребята разобрались с путаницей из рукавов и органов управления, запустили двигатель и стали ждать разрешений. Лететь планировали не по трекам, а свободным маршрутом. В списке разрешений и предписаний нам так и не удалось найти информацию по получению некоего «Oceanic clearance», и Андрей с Ильёй обсуждали варианты, у кого именно его надо получить. Оказалось, всё просто: диспетчерский пункт аэродрома выдал нам по радио разрешение на полёт по маршруту от точки ISVIG на точку ING и дальше почти по прямой через несколько точек до аэродрома Кефлавик. Выяснилось, это разрешение и есть тот самый загадочный «Oceanic clearance».

Андрей вырулил Дракошу на полосу и взлетел.

Океан. У нас не было КВ-радиостанции и лететь ниже 250 эшелона мы не имели права. Поэтому Дракоша залез на 260-й эшелон – это около 8 километров – и методично поедал пространство высоко над водой. Недостатка в кислороде мы не испытывали: у Socata TBM герметичный, надуваемый салон, и Дракоша может позволить себе такую высоту, в отличие от совсем маленьких самолётов.

За окном проплывали облака, льды, кусочки чистого неба и океан. Здесь было всего два цвета – белый и синий, зато всех оттенков, какие только могут быть. И бескрайний простор. Когда залезаешь на такую высоту и видишь вокруг только океан без берегов, понимаешь, насколько велика наша планета, и какой колоссальный путь был пройден для того, чтобы мы могли сварить на ужин привезенную Колумбом картошку и читать этот рассказ в интернете через множество серверов за тысячи миль от рабочего кресла.

– Катён, ты фотографируешь это?

– Да-да, фотографирую!

– Сфотографируй мне вот эти облака. И эти. И вон те льды! – Илья обладает отличной памятью, а уж облаков за свою жизнь видел, кажется, миллион, не меньше. Но рассматривание фотографий спустя много лет после того, как они были сделаны – это его личная особенная форма дзена.

– Кажется, это уже не льды.

– А что?

– Похоже, земля.

– Для земли рановато вроде.

– Нет, точно земля – видишь горы?

– Кать, скорее щелкни вот эти горы. Это же Исландия уже!

Я фотографировала первую открывшуюся мне Исландию. Всего я видела их две, но допускаю, что должна быть третья. К первой мы сейчас подлетали – она белоснежная, с тупыми вулканическими вершинами гор, торчащими из облаков, а по ущельям с гор сползают реки голубого льда. Она яркая, блестящая и режет глаза с непривычки. Потом земля закрылась облаками, в которые мы и нырнули для захода в Кефлавик, а вынырнув под облаками, увидели совсем другую Исландию – пустыню из чёрного вулканического щебня и жёлтого песка под свинцовым небом. Все время, пока Дракоша шёл по глиссаде к полосе, мы изумлялись этому контрасту. Полоса 20, касание, торможение, руление: «Здравствуй Кефлавик!». Илья записал полётное время, проговаривая вслух: три часа восемнадцать минут.

Ещё дома, пока мы прокладывали маршруты, я прочитала, что Кефлавик – это аэродром совместного базирования: домашний для основной авиакомпании Исландии IslandAir и база НАТО для истребителей. Один из тех аэродромов, которые построили в Исландии и Гренландии во время Второй мировой войны.

Удивительно, как много было сделано во времена разных войн. Я пролистывала в голове страницы из учебников истории, но не могла вспомнить мирные периоды каких-либо стран, когда развитие науки, техники и инфраструктуры двигалось так же стремительно, как во время какой-нибудь войны.

Я заранее списывалась с местным FBO – SouthAirIsland, и нас уже ждали. FBO – это оператор наземного обслуживания – компания, которая принимает борт, заправляет топливом, поит экипаж кофе с плюшками, помогает с планами, может обеспечить гостиницей, предоставить машину и сделать всё, что нужно экипажу для полётов и отдыха. Мы хотели всё это: и машину, и гостиницу, и керосин для Дракоши, поскольку планировали здесь ночевать. Наш путь лежал с востока на запад вслед за солнцем, поэтому формально впереди было еще полдня светлого времени, но следующей точкой на маршруте была Гренландия, а ночевать в Гренландии, судя по описаниям в интернете и отзывам знающих людей, невероятно скучно и неразумно дорого. Неразумно дорого – это четыреста долларов за ночь в крохотной комнате с тремя раскладушками. Поэтому мы оставили Дракошу на попечение ребят из FBO Кефлавика и попросили отвезти нас в гостиницу.

В гостиничном номере было так жарко, что показалось, будто мы вошли в сауну. Совершенно нечем дышать! Я бросилась открывать окна и закручивать вентили на батареях.

– Кать, ты в курсе, что они из-под земли отопление добывают?

– Нет. Почему из-под земли? Из расплавленной магмы, что ли?

– Почти, но не совсем. В Википедии пишут, что из термальных источников. Вода из-под земли идет прямо в трубы отопления жилых домов. Никаких тебе ТЭЦ и других заводов по производству облаков из выхлопных труб. Всё очень экологично.

– Интересно. Голубая лагуна ведь тоже из источников? Как думаешь, мы в неё успеем?

Голубая лагуна – бассейн из термальных источников, была единственной достопримечательностью, обозначенной на туристических картах в этой местности. Огромный бассейн под открытым небом, в котором вода оставалась горячей даже в лютые морозы. В таком сочетании температур воды и воздуха хорошо делать смешные портреты людей, сидящих в воде, с мокрыми усами и волосами, застывшими на морозе в причудливых формах. Но на ресепшене мне сказали, что через полчаса он уже закрывается. Я немного расстроилась, но утешила себя тем, что можно успеть погулять по городу засветло.

Кефлавик – посёлок, находящийся в 30 километрах от столицы Исландии Рейкьявика. Сколько мы ни шли по посёлку, вокруг были в основном черные камни и желтый песок. Дома больше всего напоминали ангары, раскрашенные в разные цвета. Казалось, что через дома жители всеми способами старались раскрасить однообразный аскетичный пейзаж поярче. Контрастные пятна домов выпрыгивали на нас за каждым поворотом, отчего впечатление сумеречной суровости места только усиливалось. В центре площади с круговым движением стояла красная телефонная будка, обрамлённая камнями, видимо, в качестве украшения и как дань уходящему времени, в котором такие будки ещё имели практическое значение и великий смысл.

– Смотри, как аккуратно трава растёт, – заметил Илья, – ровно вдоль пешеходных дорожек. Как они поддерживают такие аккуратные линии?

Я наклонилась и подёрнула траву за чубчик. Вместе с кустиком травы вверх за рукой потянулся целый зелёный пласт вместе с землёй:

– Илюха, все просто. Это дёрн на сетке! Траву вживили с пластами дёрна в пластиковое основание. Смотри, под сеткой уложены камни на решётке с водостоком, и они, скорее всего, работают как дренаж.

– Однако! Какая непростая конструкция исключительно ради красоты.

Единственный парк в городе был представлен десятком ёлок, одинокой скамейкой и садом камней. Сад камней среди камней придавал лёгкий привкус сюрреализма окружающему пейзажу. Недалеко от парка обнаружилась городская школа и детская площадка, покрытая асфальтом или каким-то его аналогом. Детская. Площадка. На асфальте. Она стала последним штрихом к картинке местности, сформировавшейся в моей памяти за время прогулки.

Мы из любопытства заглянули в магазин, как это делают праздные зеваки, чтобы поцоковать языками, сравнивая цены и ассортимент с магазинами у нас дома, съели по гамбургеру в Макдональдс и набрали сувениров. Я прихватила горсть вулканических камешков на берегу и сунула их в карман – теперь ребристые кусочки тьмы полетят дальше со мною. Не знаю, зачем я это сделала, просто мне хотелось взять отсюда что-то более вещественное и сакральное, чем просто магнитик на холодильник.

Когда солнечное пятно, едва проступающее своими контурами сквозь плотный слой облаков, окончательно спустилось к горизонту, Андрей сообщил нам, что уже достаточно нагулялся, а теперь его ждут какие-то невероятные сны, которые он никак не может пропустить.

– Вы делайте, что хотите, а я в гостиницу – и спать.

– Ты помнишь, что мы обещали оплатить счёт за топливо?

– Да, конечно. Дойду до гостиницы и оплачу.

А мы с Ильёй решили побродить ещё немного, и ещё немного, пока не наткнулись на небольшую заводь с катерами и памятником рыболовной шхуне, на борту которой масляной краской было тщательно выведено ее имя – «Балдур».

– «Бал дур» – это место, где танцуют дурные бабы? – хмыкнул Илья.

– Или название какого-нибудь местного божества, отвечающего за поголовье рыб. Но скорее всего, просто имя.

– Как твое впечатление от всего вокруг? – спросил Илья, – что-то у тебя глаза совсем осоловевшие.

– Есть такое, – я и правда отчаянно моргала. Изображение перед глазами слегка плыло и размывалось от обилия впечатлений за день, – Очень странное место. Пожалуй, и добавить к этому словосочетанию ничего не смогу. Одно размазанное на весь вечер ощущение сюрреализма и легкий привкус безумия.

– У меня тоже. А ведь ходят слухи, что Исландия еще и зелёной бывает.

– Ты в это веришь?

– Пока не очень.

С этим ощущением мы и пошли в гостиницу. Номер, согретый теплом из недр местных источников, тишина и уютное одеяло, принявшее меня в свои объятия и подарившее ночь без сновидений, окончательно подружили меня с окружающей действительностью.



<http://transatlantic.free-sky.ru/part2.html>

Непроизносимые названия

Утром 17 апреля моя ненависть ко всем видам будильников была скомпенсирована тем, что я проснулась в Очень Странном Месте, которое кто-то когда-то по недоразумению назвал Исландией – то есть Ледяной страной. Более того, я ещё и прекрасно выспалась, а внизу ждал завтрак и кофе. Увы, в нашей маленькой компании, это радовало, похоже, только меня.

Илья с Андреем разглядывали прогнозы на планшетах и с каждой новой страницей метео-сайтов хмурились всё больше и больше.

– Хлопцы, вы чего? Что такого плохого у нас успело случиться?

– Да не нравится мне Нарсарсуак. Вот совсем не нравится, – буркнул Андрей, не отрывая глаз от монитора.

– Что-то меня Гондурас беспокоит, – не очень к месту вспомнила я странный древний анекдот. – Так ты его не чеши!

– Смейся-смейся. Когда будем садиться с попутным ветром на полосу без выкатов, тогда еще и похочешь, – проворчал Андрей.

– А в чём проблема-то?

– В ветре. Шесть метров в секунду, и он дует ровно в попу. Ты помнишь, что там односторонняя полоса? Зайти с другой стороны мы не сможем. И видимость очень грустная.

– Вот, – Илья ткнул пальцем в экран, – по прогнозам дымку дают и нижний край облачности на 1000 футов.

– А горы?

– До 4000 футов совсем рядом.

– Да, невесело, – я всматривалась в прогнозы, тщетно надеясь не растерять утреннего настроения, присущего всем жизнерадостным идиотам, чей оптимизм базируется исключительно на незнании того, что уже настала пора расстраиваться.

Нарсарсуак, аэродром в Гренландии и наша следующая предполагаемая точка дозаправки, считается одним из самых сложных аэродромов для захода по приборам. Из оборудования там только старенький привод NDB – ненаправленный маяк – при этом весьма непростая схема захода по ущелью, а крутизна глиссады по схеме шесть градусов против привычных трех. Выполнить такой заход вслепую – задача не для слабонервных. Кроме того, аэродром расположен во фьорде между скал, и заходить на полосу можно только со стороны моря. Так что если ветер дует тоже с моря, выбор становится невелик – либо садиться с попутным ветром, что увеличивает скорость на посадке со всеми вытекающими из этого проблемами, либо не садиться вообще. Вот между этими двумя вариантами ребята и размышляли.

Илья резкими движениями пальцев переключал окна браузера на планшете и подолгу взглядывался в каждую модель прогноза.

– Вот было бы что-то одно – или нижний край, или попутный ветер, было бы проще. А в сочетании они мне совсем не нравятся. И самолёт у нас тяжеловат для активных маневров в таких условиях. Получается, что запасов на непредвиденные обстоятельства не остаётся, все риски падают в одну корзину. Никуда такое не годится.

– Ребята, там машина из аэропорта за нами приехала. Пошли?

– Ну, пошли. Что еще остаётся... – экипаж дружно захлопнул планшеты.

Я надела куртку, поправила шарф... стоп, чего-то не хватало:

– Подождите, я в номер забегу на секунду, пока ключи не сдала.

– Что случилось? – обернулся Андрей.

– Я Кошку где-то уронила, наверное, в кровати или когда одевалась.

– Какую кошку? – в голосе Андрея слышалось недоумение.

– Кулончик.

Кошка действительно нашлась рядом с подушкой. Почему-то у неё расстегнулся замочек. Я собрала кулон с цепочкой в кулак и побежала вниз.

В микроавтобусике от FBO уже сидели Андрей с Ильёй и ещё два иностранных пилота. Впрочем, пилоты могли быть и местными, для меня-то они всё равно иностранцы. Автобус провёз нас мимо ярких домов, проехал уже знакомую нам красную телефонную будку в камнях и остановился у служебного въезда на аэродром.

– Возьмите, пожалуйста, все свои вещи и пройдите на досмотр, – водитель открыл двери и багажник.

– Ух ты, какая у них служба безопасности, как на границе. Интересно, документы спрашивать будут? – заинтересовался Илья.

– Не будут. Кстати, а где твой бейджик Ассоциации пилотов? Повесил бы на шею, здесь его точно должны знать.

– В рюкзаке. Доставать далеко и лень.

– А вот мой пусть будет на всякий случай. В Таллине помогает, – Андрей вытащил из-под свитера пластиковую id-карточку на шнурке и перевесил так, чтобы её было сразу видно.

Мы зашли в будку, гуськом прошли сквозь сканер и металлодетектор, подверглись тщательному изучению и только потом сели обратно в автобус. Так пристально нас ещё ни в одном аэропорту не досматривали, и никакие бейджики не избавили нас от этого сомнительного удовольствия.

Автобус долго петлял по рулёжным дорожкам аэропорта, прежде чем подъехал к самолёту. Меня всегда впечатляли асфальтовые просторы больших аэродромов и их пустота – такая, что горизонт просматривается почти во всех направлениях.

– Какое решение в итоге? – Андрей вопросительно смотрел на Илью.

– Вылетаем в любом случае в направлении Нарсарсуака. А летим... давай через Кулусук, иначе напрямую поймаем встречный ветер в 100 узлов.

– А какая разница? По прямой со встречным, или огородами с боковиком? Во втором случае встречный ветер меньше, но кривая маршрута намного длиннее получается.

– Ты удивишься, но это как раз тот случай, когда по кривой быстрее, чем по прямой, как бы странно это ни звучало. Над Кулусуком будем запрашивать фактическую погоду.

– А какие у нас ещё варианты?

– Запасным ставим аэродром в Зондер Стормфьёрд.

– Ну и названьице! Язык сломаешь.

– Можно подумать Нарсарсуак лучше. Впрочем, у Зондер Стормфьёрда есть название аэропорта – Кангерлуусуак, может быть, оно тебе больше понравится?

– Ладно. Время! Илья, доставай костюмы. Одеваемся, садимся.

Три красных лобстера повеселили сотрудников FBO прыжками и ужимками в костюмах и расползлись по своим местам в самолёте.

Я уже говорила, что в Таллине был самый спокойный взлёт на все наше приключение? Так вот, с разнообразием ветров нам удивительно везло. Они были всех мастей: сильные, слабые, рваные, порывистые и сподвыподвертом тоже были. Не было только штиля. В Кефлавике дул боковик.

Взлетели, Илья поздоровался с Айсленд-радио, Андрей направил Дракошу на нужный курс.

На 260 эшелоне царит тишь и благодать, пока не начинаешь задумываться о посадке. А мы о ней задумывались. Гренландия встретила нас облаками. Мы знали, что под нами уже земля, и на связи были уже с Зондер Стормфьёрд-радио, но облака эту землю от нас тщательно скрывали. Илья запросил погоду в Нарсарсуаке. Я в этот момент увлечённо занималась фотографированием очередного три тысячи пятидесятого по счету облака и не услышала, что

нам ответили, но судя по фразам «пересчитай еще раз, сколько у нас топлива» и «с какой точки мы можем вернуться», ничего хорошего в Нарсарсуаке нам не обещали.

– По прогнозам давали улучшение, – сказал Илья.

– Так и по факту дают, нижний край облачности поднялся, – ответил Андрей.

– Да, но ветер усилился до 8 метров!

– Мы можем пролететь еще час и снова запросить погоду.

– Можем, – Илья торопливо рисовал карандашом цифры в столбик на наколенном планшете, – Но, через час мы будем вот в этой точке, а с нашим расходом топлива, я совсем не уверен, что оттуда его хватит хоть куда-нибудь. В смысле, с разумным запасом.

– А с какой хватит вернуться?

– Ну... максимум полчаса у нас ещё есть.

– Тогда запрашивай Зондер Стормфьёрд – BGSF, что там с погодой.

Илья вздохнул и нажал тангенту на штурвале.

В Зондер Стормфьёрде погода была шикарная, как нам и обещали прогнозы: солнце, ветер с нужной нам стороны, видимость миллион на миллион.

– Что решаем? – спросил Илья.

– А что тут решать – поворачивать надо и садиться в Кангерлуссуак, – ответил Андрей.

Илья запросил у диспетчера смену маршрута.

– Нууу, подождите, сейчас мы согласуем, – протяжно ответило Зондер Стормфьёрд-радио и надолго умолкло.

Пять минут ожидания, десять, пятнадцать... Илья запросил снова, и его снова попросили подождать. Насколько я знаю, радарного покрытия над Атлантикой нет никакого, и диспетчеры нас не «видят». Всё управление осуществляется по докладам бортов и счислению пути – видимо, поэтому диспетчер так долго молчал, опасаясь ошибиться. Всё это время Дракоша продолжал с довольным урчанием поглощать топливо и доступная нам дальность полета стремительно уменьшалась. Наконец диспетчер выдал разрешение на смену маршрута. Андрей заложил вираж вправо и направил Дракошу на основной международный аэродром Гренландии.

Несмотря на то что я не принимала активного участия в этой части перелета, всё это было ужасно интересно, и я внимательно смотрела и слушала. Мир так устроен, что старательно подкидывает нам именно те знания, до которых мы уже доросли, но которые ещё не освоили в полном объёме или не довели умение справляться с ними до автоматизма. Андрей с Ильёй, сколько я их знаю, всегда умели менять решения по обстоятельствам, а для меня это было одним из самых больших слепых пятен в навыках – сбор данных, отказ от текущего плана и формирование нового «на ходу». Меня учили планировать полёт заранее, учили принимать оптимальные текущие решения в пилотировании, но быстро перестраивать план всего перелёта – отдельный навык, которого мне очень не хватало. Возможность понаблюдать, как это делают опытные коллеги в обычном рабочем режиме, но в нестандартной даже для них ситуации – редкая удача.

Ближе к Зондер Стормфьёрду облака действительно закончились. Дракоша начал снижение, и перед нами раскинулись бесконечные снежные просторы. Ни деревца, ни кустика – сплошные камни, снег и лед. Белая пустыня, изрезанная серыми иглами гор.

– Вам не кажется, что первооткрыватели названия перепутали? – удивлённо спросил Илья, – Ну как можно было назвать Исландией – «ледяной страной» – землю из чёрного камня, а Гренландией – «зелёной землёй» – вот это царство льда и снега?

– Может быть, когда их открыли, всё было в соответствии с названиями, а потом климат изменился? – предположила я.

– Всё может быть, конечно. Но я в это не верю.

Мы снизились в ущелье и по-королевски сели почти в идеальных условиях. Полетное время 3 часа 48 минут.

Я открыла дверь самолёта и попала в ледяное царство. Минус 18 градусов по Андерсу нашему Цельсию. При этом солнце откровенно жарило! Такое удивительное сочетание встречается только на северах, где воздух высушен устойчивыми морозами: пока стоишь на солнце, почти жарко, а стоит чуть зайти в тень самолёта – и моментально замерзаешь. Даже руки без перчаток на солнце чувствовали себя прекрасно.

Служащие аэропорта оперативно залили в баки топливо, а нас посадили в машину и повезли на другую сторону полосы к аэропорту – платить за топливо, за взлёт с посадкой и оформлять документы.

Мне бы очень хотелось в этом месте написать, что мы доехали до аэропорта и вкусно пообедали в кафе, но, увы. Местный АДП – авиадиспетчерский пункт – располагался в одноэтажном домике далеко от терминала, и все, на что мы могли рассчитывать, это кофе от щедрот местных обитателей. Я попыталась дозвониться в Нарсарсуак – предупредить о том, что мы к ним не прилетим, но записная книжка с номерами телефонов осталась в самолете, а дубликат лежал в электронной почте. Там же лежали требования к прохождению таможни в Канаде. И тут я выяснила, что на планете всё еще немало мест, где нет Wi-fi, мобильного интернета и других благ цивилизации. В частности, здесь их не было. Я спросила сотрудников аэропорта:

– Извините, как вы выходите в интернет?

– У нас компьютеры по кабелю к сети подключены.

– А можно зайти в почту с вашего компьютера? Мне нужно посмотреть данные для прохождения таможни.

С некоторым сомнением сотрудники подпустили меня к компьютеру, но бдительно стояли за спиной. Я попыталась зайти на почтовый сервер, но компьютер напрочь блокировал все варианты соединения с Яндексом.

– Увы, – развел руками владелец компьютера, – здесь установлены ограничения на доступ к определённым зонам. Боюсь, мы ничем не сможем вам помочь.

В это время Илья уже подал флайт-планы и звонил в погранслужбу Канады договориться о том, чтобы нас встречали. По правилам мы должны были не менее чем за два часа до прибытия сообщить по телефону данные о том, кто и куда прилетает, включая полные имена и даты рождения. Илья продиктовал наши непривычные для англоговорящих людей имена почти по буквам, закончил разговор и перехватил мой взгляд:

– Скажи «спасибо», что не просят рассказать биографию и перечислить родственников до пятого колена.

– Спасибо, – улыбнулась я, – всё равно так глубоко историю своей семьи я не знаю, максимум до прапрадедушки смогу рассказать.

Андрей расплатился за топливо. Я, чтобы не увеличивать энтропию в крошечном помещении, вышла на улицу.

Огляделась по сторонам. Примерно в километре отсюда на скале стояло здание терминала, к нему сиротливо прижимались ещё несколько одноэтажных домиков. У терминала были хорошо видны ярко-красные самолёты AirGreenland: маленькие Dash7 и Dash8 – как красные ягоды рябины на фоне белого снега. Рядом с ними приютился такой же красный A330 – что он забыл в этой глуши? И горы-горы-горы.

На крыльце рядом со мной стояли водитель, который привез нас в АДП, и его коллега. Я спросила:

– Ребята, а есть здесь какой-то город или посёлок?

– Так вот же он, – водитель махнул рукой в сторону аэропорта.

– Только аэропорт?

– Ну да.

– А что здесь люди делают? Как работают, живут?

– Так на аэродроме и работают.

– И всё?

– И всё. Иногда еще туристы бывают, мы с ними на снегоходах ездим – катаем. Но это редко.

– А охота, рыбалка?

– Нет. Только туристы.

Вот так... Аэропорт в горах и больше ничего. Как тут люди живут и зачем – совершенно непонятно.

На крылечко вышел Андрей. Мы постояли ещё немного, подышали морозным воздухом, подивились местным обитателям с их жизненным укладом, дождались Илюху и попросили водителя отвезти нас обратно к самолёту, чтобы покорить остаток Атлантики и постоять ногами на твёрдой земле Канады – проверить, вдруг она чем-то отличается от другой земли.

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.