

Журнал "Вокруг света"

№ 09, 1967

УДК 91
ББК 26.8
Ж92

Ж92 Журнал "Вокруг света": № 09, 1967 / – М.: Книга по Требованию, 2024. – 84 с.

ISBN 978-5-458-58079-3

Журнал "Вокруг Света" издается с 1861 года, и заслуженно считается лучшим научно-популярным изданием, о чем свидетельствуют многочисленные награды и читательская любовь. "Вокруг Света" позиционируется как журнал о путешествиях, научных открытиях, перспективах развития цивилизации, в общем о мире людей. Постоянными авторами журнала в разные годы были: Кир Булычев, В.Ерофеев, А.Беляев и многие другие. За время издания было выпущенно 2860 номеров журналов (данные на май 2012 года).

ISBN 978-5-458-58079-3

© Издание на русском языке, оформление
«YOYO Media», 2024
© Издание на русском языке, оцифровка,
«Книга по Требованию», 2024

Эта книга является репринтом оригинала, который мы создали специально для Вас, используя запатентованные технологии производства репринтных книг и печати по требованию.

Сначала мы отсканировали каждую страницу оригинала этой редкой книги на профессиональном оборудовании. Затем с помощью специально разработанных программ мы произвели очистку изображения от пятен, клякс, перегибов и попытались отбелить и выровнять каждую страницу книги. К сожалению, некоторые страницы нельзя вернуть в изначальное состояние, и если их было трудно читать в оригинале, то даже при цифровой реставрации их невозможно улучшить.

Разумеется, автоматизированная программная обработка репринтных книг – не самое лучшее решение для восстановления текста в его первоизданном виде, однако, наша цель – вернуть читателю точную копию книги, которой может быть несколько веков.

Поэтому мы предупреждаем о возможных погрешностях восстановленного репринтного издания. В издании могут отсутствовать одна или несколько страниц текста, могут встретиться невыводимые пятна и кляксы, надписи на полях или подчеркивания в тексте, нечитаемые фрагменты текста или загибы страниц. Покупать или не покупать подобные издания – решать Вам, мы же делаем все возможное, чтобы редкие и ценные книги, еще недавно утраченные и несправедливо забытые, вновь стали доступными для всех читателей.

совершенного советским летчиком, перелета по маршруту Москва — Нижний Новгород — Казань — Самара — Нижний Новгород — Москва. Затеянный в разгар гражданской войны, перелет преследовал отнюдь не спортивные цели. Задача его была очень важной — испытать новое горючее, изобретенное самим Россинским.

За десять лет до революции, студентом, Россинский пришел в авиацию. Он сконструировал и построил планер, занимался у Жуковского, а потом перешел на завод «Дукс» и стал одним из первых в России летчиков-испытателей.

После Октябрьской революции Россинский безоговорочно встал на сторону Советской власти. Как опытного и талантливого авиатора, его сделали председателем Военно-революционного комитета по авиации.

Советской власти в наследство от царской России досталось три сотни самолетов самых различных марок и без запасных частей. У большинства из них скорости

были малы и прочность невысока. Россинский отвечал за то, чтобы самолеты взлетали, чтобы мастерские изготовляли к ним запасные части, чтобы машины вовремя ремонтировались и даже строились — зачастую из обломков старых аппаратов. Наконец, его заботой было и топливо. А достать его в те нелегкие годы было трудно.

И Россинский — человек изобретательный — нашел своеобразный выход из положения, он составил горючую смесь, которая могла заменить бензин. Правда, сначала летчики скептически отнеслись к изобретению Россинского, поэтому лететь на новой смеси пришлось ему самому.

Кончился этот перелет удачно. Командование объявило Россинскому благодарность... И вот тут-то нужно сказать о втором обстоятельстве, сделавшем небольшой митинг в Канавинском авиапарке событием знаменательным. Памятный подарок от имени коллектива вручил пилоту крепкий коренастый парень, пришедший в Красную Армию добровольцем, — слесарь авиапарка Валерий Чкалов.

КАК ОТКРЫВАЮТ НЕБО

Это был один из самых ранних наших перелетов. Он предшествовал беспосадочным полетам через страну и через полюс. Нужно было узнать, на что способен новый самолет АНТ-4. В какой-то мере это была проверка и общих успехов нашей авиации, ее дебют в международном масштабе.

Конечно, самый удобный — по глобусу — путь в Америку лежал через Европу. Но тогда, в 29-м году, он был непригоден. Лететь надо было не над глобусом. Слишком много было на пути враждебного неба, поэтому решено было лететь через Сибирь.

В Омск следовало прибыть засветло, но не для того, чтобы знакомиться с городом, — просто ночные полеты и ночные аэродромы были тогда мечтой. Вот почему еще до восхода солнца самолет вырулил на линию костров и ушел в августовское небо. Перелет начался. И сначала хорошо, если не считать строптивости одного мотора. После посадки в Красноярске он никак не хотел запуститься. Все же запустили. Впереди была Чита. До нее оставалось еще три часа лета, а самолет окружала ночь. Луна, сначала сопровождавшая его, спряталась у Яблонового хребта. Наступила полная темнота.

За полчаса до Читы, когда там уже готовили костры для посадки, в кабину штурмана влетел бортмеханик: «Бензин кончается!» Почему это случилось? Его должно было хватить еще часа на полтора! Все это так и осталось тайной. Через пять минут моторы встали, и началось падение в ночь...

Америка стала еще дальше, чем была в начале полета. Экипаж прорывался через тайгу, и далеко позади лежал разбитый АНТ-4, такой же темный, как ночные тени леса. Мастерство пилота, прочный фюзеляж да, пожалуй, деревья спасли людей. Прорвать меридианы не удалось. Слово собранные в пружину, они теперь отбрасывали экипаж назад. Без самолета. Тайга оставила его себе.

Они вернулись в Москву 22 августа. Но на другое утро...

«На рассвете самолет «Страна Советов» возобновил свой перелет в Нью-Йорк, — писала «Правда»... — Экипаж самолета тот же: командир воздушного корабля Шестаков, морской летчик Болотов, аэронавигатор Стерлигов и бортмеханик Фуфаев...»

Снова все началось «от печки»...

Их было всего два — АНТ-4-х. Сейчас они

летели на последнем. С капризными моторами БМВ-6 немецкой фирмы и без радиосвязи, с устаревшими разномасштабными картами и без таких привычных теперь устройств, как автопилот или радиокомпас... Даже без парашютов! К тому же в Хабаровске машину нужно было превратить из колесной в гидро, а после океана снова в колесную. Для этого в Сиэтле дождалось запасное колесное шасси, а в Хабаровске... В Хабаровске их подстерегала пресная вода. Обыкновенная пресная вода Амура! Поплавки испытывали на Черном море, а вода там плотнее амурской — и здесь самолет не мог взлететь, вода не отпустила его. Выгрузили все, что только можно, а он все равно не взлетал. Последней жертвой воде была часть горючего — рискованная жертва! Из баков капля за каплей выливались будущие километры полета, и только абсолютно прямой курс мог спасти положение. Это при боковых-то ветрах... Но зато — прощай, пресная вода!

Уйдя от родного берега, самолет должен был пройти 1100 километров над открытым морем и выйти на островок Атту. Промашнувшись, он уже никуда прилететь не мог, только в волны — не хватило бы горючего.

С борта все чаще падали навигационные бомбы — так измерялся снос. Но ошибка все копилась и копилась. Самолет нес ее в себе. Только в середине пути удалось подняться выше облачности, и курс был исправлен по Солнцу.

Первым остров увидел Болотов.

Но и здесь не повезло. Ветер сделал бухту Чичагова ловушкой. Три дня он дул в море. Машина все пыталась взлететь и не могла — ветер был попутный. Его бы в небе, а не на воде! Наконец природа пришла на помощь... тайфуном. Нет худа без добра — тайфун помог подняться и долгое время дул в хвост. Скорость увеличилась почти вдвое. Но вошли в полосу дождей. Струи хлестали в открытые кабины, и самолет швыряло над волнами... Единственный раз он летел в солнечную погоду лишь на следующем отрезке пути. А впереди была Ситка, это уже в Америке, и опять туман, дождь... Волны ходили под самыми крыльями, когда вдруг забарахлил левый мотор. Болотов чудом держал самолет на 50—100 метрах. Садиться на штормовое море — это была смерть...

«Представитель Амторга в Сиэтле сообщает, что

на стр 6 ►

ОБЫКНОВЕННОЕ

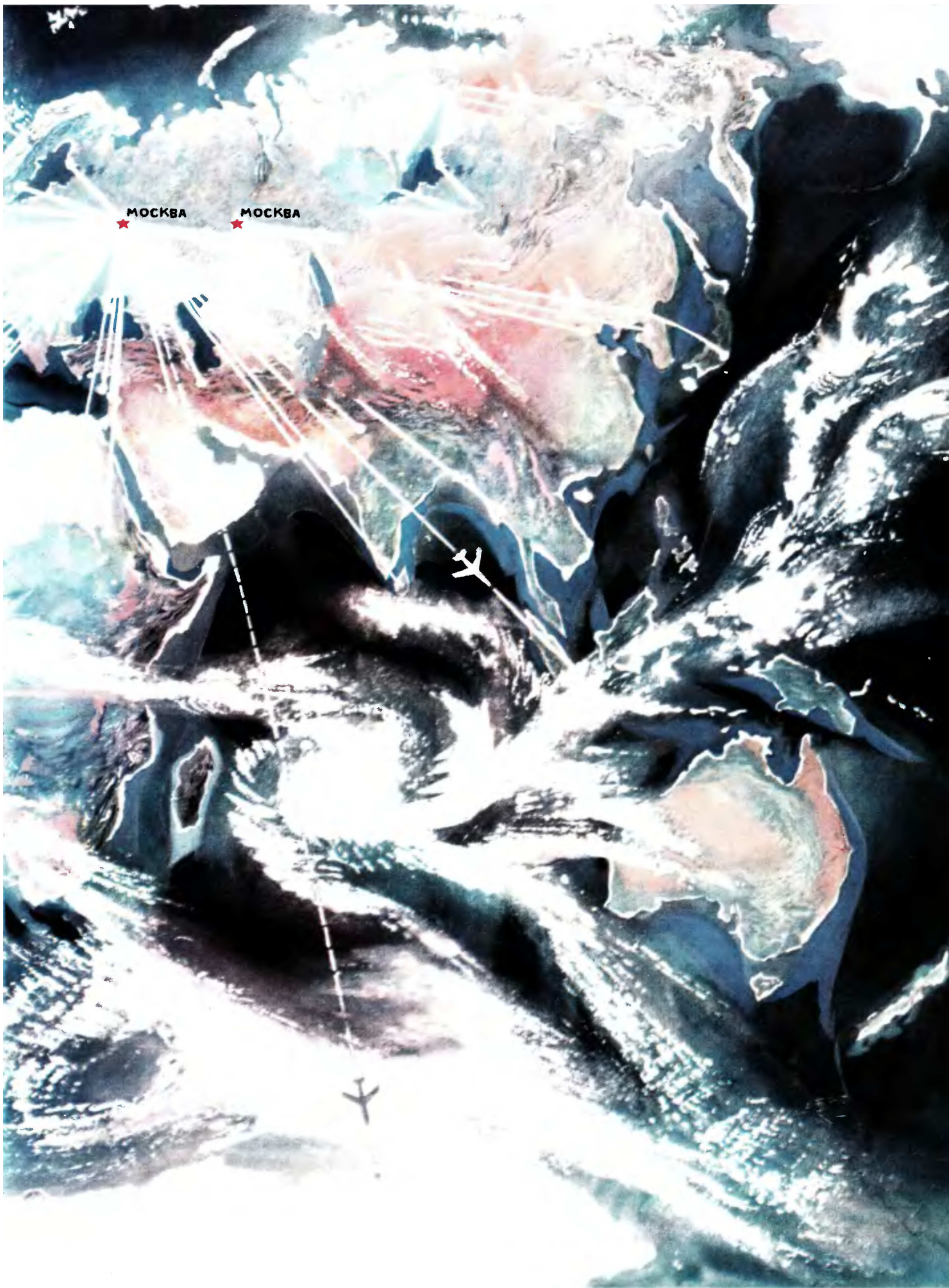
ЧУДО

За последние годы в несколько раз увеличилось число международных линий, которые обслуживаются советскими самолетами. Их теперь пятьдесят одна. Ныне на аэродромах Дели, Рангунга, Токио, Монреаля, Лондона и Каира самолеты Аэрофлота с красным флагом на хвостовом оперении стали явлением привычным и обыденным. ТУ и ИЛы перебираются через Гималаи, перелетают Атлантику, проносятся над Сахарой. На международных выставках и салонах наши самолеты и вертолеты часто занимают первые места и, купленные заграничными авиакомпаниями, осваивают трассы на всех континентах.

Пассажиры вылетают из Токио утром, и утро еще не успевает кончиться, как они входят в вонзал Шереметьевского аэропорта. А вскоре, когда ТУ-114 уступит место межконтинентальным ИЛ-62 и ТУ-144, которые будут развивать скорость до двух с половиной тысяч километров в час, тогда, вылетев из того же Токио днем после обеда, вы прилетите в Москву к раннему завтраку...

Рисунок
А. ГУСЕВА







Над Авачинским вулканом.

американское судно, разыскивающее «Страну Советов», нашло самолет невредимым на побережье Аляски, приблизительно в 120 милях от Ситки...» — писала «Правда» 4 октября 1929 года.

«Агентство Ассошиэйтед Пресс сообщает из Грэга (на острове принца Уэльского), что два человека из экипажа «Страны Советов» прибыли туда и сообщили, что самолет вынужден был сделать посадку вследствие дефекта в левом моторе. Посадка была сделана у водопада, в 12 милях от Грэга. Полет невозможно возобновить, пока не прибудет новый мотор из Сиэтла».

Но это уже была Америка. Меридианы расступились!

«14 октября, в 10 час. 10 мин., самолет «Страна

Советов» прилетел в Сиэтл. Весь путь пройден в тумане и при сильном шторме. Садиться пришлось в непогоду. (Командир американского крейсера «Челен», встречавший на рейде «Страну Советов», заявил, что в такую погоду не осмелился бы выйти в море.) Океан позади». Командир корабля Семен Александрович Шестаков не поставил в своей телеграмме восклицательного знака. Но океан был позади! Начался триумфальный полет над Америкой.

И пусть госдепартамент отказался принять экипаж в Вашингтоне — он опасался, как бы официальный прием советских летчиков не был истолкован как признание Советского правительства Соединенными Штатами. Но Америка буквально носила наших летчиков на руках, а крылья и фю-

зеляж самолета были покрыты тысячами приветственных надписей.

Маршруты подобных перелетов превратились со временем в проверенные пассажирские трассы. Они стали обычными, как поездка в поезде. Регулярными рейсами летают самолеты через Атлантику и через полюс, по путям, пройденным советскими пионерами дальних перелетов.

...Несколько лет назад в Рангуне, столице Бирмы, все советские люди, кто жил там, собрались ночью на аэродроме.

Один за другим на посадочную полосу опустились два самолета. Они не спеша, солидно подружились к зданию аэропорта.

Сто пассажиров сошли с самолетов, быстро перемешались с встречавшими и все вместе прошли в зал. У пассажиров этих самолетов был час или два времени, и они не хотели отдыхать: «На следующем отрезке пути выпьемся. Вы лучше расскажите, как тут живете...»

Это в Антарктиду летела смена зимовщиков. Летела по маршруту Москва — Мирный, через полземли.

Первый межконтинентальный перелет в Антарктиду проходил как обычный рейсовый полет. И, читая в газетах, слушая по радио краткие сообщения с борта: «Все в порядке, полет проходит благополучно», — просто трудно было себе представить, что наши летчики впервые пересекают планету через все ее пояса.

Два рейсовых самолета ИЛ-18 и АН-12 — сверхкомплекта на них дополнительные баки с горючим, а самолет АН-12 оборудован для дальнейшей работы в Антарктике как «летающая обсерватория». Два экипажа, многие из членов которых летали уже не только на Дальнем Севере, но и в Антарктике. Все продумано, все подготовлено, все нацелено на то, чтобы перелет прошел по задуманному плану.

И потому что пилоты, ведущие машины над континентами и морями к южному материка, как бы концентрировали в себе разум и волю, энергию и умение всех их коллег и предшественников, именно потому беспрецедентный перелет 1961 года Москва — Антарктида оказался таким обычным...

УМЕНЬЕ

У полярной авиации много дел, и с каждым годом становится все больше. Одно из них — помогать науке.

Два ЛИ-2 с небольшим интервалом стартовали с заснеженного полярного аэродрома и, подобрав лыжи, не теряя друг друга из виду, взяли курс на северо-восток.

Шли на шестьсот, визуально, ниже облачности. Вскоре смутно белевший ровной пеленой лед запестрел бесконечными грядами торосов, трещинами и зеркалами разводьев.

Когда штурманы обоих самолетов, сверившись с береговыми пеленгаторами, подтвердили, что вошли в означенный квадрат, машины развернулись и разошлись по заранее намеченным «углам».

Начался поиск. С первого же взгляда стало понятно — квадрат занозистый, трудно будет среди таких торосов отыскать площадку, подходящую для посадки. Но что поделаешь, если ученым во что бы

то ни стало нужно установить свою ДАРМС — дрейфующую автоматическую радиометеостанцию — именно здесь. Два десятка автоматов уже дрейфовали по океану, передавая на материк ценную информацию. Не сомневался никто, что и на этот раз будут «высажены» на лед еще одна, а может, две новые радиовехи, после чего можно будет спокойно развезаться по домам...

Летчики примеривались к вроде бы подходящей льдине и на бреющем утюжили ее. Через час Юлий Ефимович Векслер доложил по радиации командиру другого ЛИ-2 о том, что у него на примете есть льдина метров на девятьсот.

— А у меня, — ответил Иван Кириллович Коломиец, — тысячи на полторы.

— Иду к тебе, — последовал ответ.

«Мы вместе осмотрели льдину, — рассказывал потом Векслер. — Подозрений она не вызвала ни у кого. Гидрологи после совещания тоже дали «добро».

Сбросили дымовые шашки. Коломиец сообщил, что пойдет на посадку, Векслер стал пристраивать свой самолет ему в хвост.

В задачу Векслера теперь входило наблюдение за цветом следа, оставляемого лыжами уже скользящего по льду самолета, чтобы в случае, если след будет темным, успеть предупредить об этом Коломийца. Тогда тот, не замедляя бега, переведет свою машину на взлетный режим и успеет покинуть подозрительную льдину.

Самолет Коломийца постепенно терял скорость, след был белым, Векслер прошел над ним и на некоторое время потерял из виду машину товарища. Когда же, удивленный молчанием Коломийца, Векслер сделал разворот, то увидел: самолет приник ко льду носом. Было видно, как выскакивают через астролюк люди. Он пересчитал их. Сделал еще заход, отлегло от сердца — теперь на льдине были все. Коломиец покинул самолет последним.

Надо садиться на ту же льдину.

Снова и снова проходил Векслер над льдиной, еще тщательнее осматривая ее, взвешивая все «против» и «за». После одного из заходов, развернувшись, он увидел, что на том месте, где только что стоял самолет, чернела полынья. Ох и тоскливо же было смотреть на столпившуюся у края полыньи горстку людей...

Наконец, нашли местечко, где проступавшие сквозь снег надолбы указывали, что лед здесь достаточно толст. Оставалось только сесть так, чтобы не поломать о них лыжи.

Узкая была посадочная полоса и короткая. Но не зря полярных летчиков учат садиться в след приземлившегося ранее самолета. Векслер удачно посадил машину и взлетел, увозя экипаж затонувшего самолета.

На разборе летного происшествия кто-то из членов комиссии спросил Векслера: не разумнее ли было вернуться на базу и вызвать для спасения людей вертолет?

— Нет, — ответил Векслер. — Ждать было нельзя. Вертолета поблизости не было. Через пять часов после нашего возвращения началась ожидаемая пурга. Лишь через два дня мы смогли вылететь и на том месте, где утонул самолет, льдины не нашли. Под нами чернела чистая вода...

ПОЛЕТ В УЩЕЛЬЕ

Аэродром в Душанбе, жаркий, накаленный, как аквариум без воды, выставленный на целый день на солнце. Большой, шумный, деловитый. Отлета на Хорог пришлось ждать довольно долго — нужна была ясная погода. Не просто ясная, а погода без единого облачка.

ИЛ вклинился в ущелье — вершины по сторонам поднялись на несколько сот метров — и взял курс на ближайшую скальную стенку. Долежав до нее, он резко повернул и отыскал еще одно ущелье, уже прежнего, круче прежнего, и пополз между скал, которые сходились иногда так близко, что казалось, высунь руку из окошка, дотронешься до черного камня, хранящего в расщелинах давнишний снег.

Час полета до Хорога — час бесконечного утомительного вливания по ущельям, которые экипаж должен знать назубок — самолет ведут визуально. И ясно, почему погода должна быть идеальной: чуть затянет облаками входы в ущелья Памира, можно ошибиться шелью. А обратно выхода нет, развернуться негде.

Наконец впереди ущелье пошире

других. Самолет приземляется на маленькую посадочную полосу, чуть изогнутую — на прямую не хватило места в долине. Вылезают в свежесть памирских гор пассажиры, выходят поразмяться летчики, им надо будет возвращаться. И один из них, закуривая, говорит московским корреспондентам:

— Вторая по сложности трасса в мире.

Такое заявление, особенно сразу после полета, неизбежно вызывает вопрос:

— А первая?

— Первая где-то в Кордильерах.

Впервые самолет прилетел сюда, на Памир, почти сорок лет назад. Это был маленький биплан. Перед тем как проложить воздушную трассу, пилоты прошли весь путь на лошадях и пешком, по оврингам — головоломным тропам Памира. И потом летели по еще не изученным ориентирам, почти вслепую. И пролетели — ведь каждую трассу кто-то проходит в первый раз...

Сегодня это трасса как трасса, и на ней действует самое обычное расписание. Вот это и делает ее самой интересной в мире.

ИСПЫТАНИЕ

Если бы испытатель и вправду был человеком с плакатно-каменными скулами, который шути сверлит взглядом кучевые облака, а перистые и за облака не считает... А он не каменный. И в полете с ним мысли, захваченные с земли.

Со своим подопечным МИ-4 — замечательной машиной, изобретенной для мест, где самолет пока бессилён помочь людям, ибо ему негде приземлиться, — Василий Петрович Колошенко побывал почти в сорока странах и уже привык к роли полпреда советской техники.

Теперь Индия.

Несколько лет назад индийцы пригласили всех, кто хотел бы продавать свои вертолеты, чтобы сделать выбор. Это был наш дебют, открытое соревнование с лучшими машинами Запада.

К американскому вертолету, когда его раскрыли, сбежались все, кто только мог. Белоснежный, сияющий на солнце, он был великолепен. Василий Петрович тоже любовался им. Ну, посмотрели, стали открывать свой.

Его везли через океан, от дождей дерево ящика разбухло, зажало болты — пришлось взламывать, не обращая внимания на зевак. Наконец раскрыли... Вертолет был зеленый, прямо из серии.

Вскоре стали известны условия соревнований. Они были довольно необычны: все полеты должны проводиться каждой из команд совершенно тайно; никто не должен знать ни одного показателя соперника; заботу о секретности полетов берет на себя индийская правительственная комиссия; полеты инспектируют индийские летчики; первый перелет: Бомбей — Дели.

Экипаж на борту. Индийский летчик в правом кресле — очень заметно, как ему это приятно. В английских машинах правое кресло — командирское.

Пуск!

Лопастки начинают разбег, будто щупают воздух, ищут опору. Интересно, что замечает этот чуть чопорный индиец? Колошенко поглядывает на него. Замкнутое лицо. Не много на таком прочтешь. Рычаги перед ним исправно повторяют движения рук командира. А все-таки что он может заметить?

Потом Колошенко узнает, что он замечал все.

Деревья теряют стволы, превращаясь в кусты. Не сдвигаясь в стороны, уходит земля — просто отодвигается. Ее отталкивает столб, невидимо возникший между ней и вертолетом, столб воздуха, упругий, как стена.

Индиец что-то пишет. Буквы легли ровно и четко, словно он сидел за столом в тихой комнате. После полета Колошенко прочтет их.

«Взлетели с Бомбейского аэродрома».

Что нужно от этого полета? Колошенко не знает. Он может показать все. Но что должен записать индиец? Своими руками, лежащими на



Аэропорт на «СП-13».

рычагах, пилот продиктует ему каждое слово. Но какие слова нужны? Неизвестно.

Равнина у горизонта застыла, но тут же поползла назад, будто ее потащили туда, медленно, плавно. *«Легли на курс».*

А все-таки, что бы он там ни писал, отличная машина. Колошенко опять взглянул вправо и дал себе слово больше не смотреть туда — бесполезно. Надо просто думать. Груза на борту нет, подниматься под потолок тоже вроде незачем. Показывать маневренность? Ни к чему, все еще впереди... Так, значит, скорость. Конечно же, скорость! Каждая минута в воздухе влетает в копейку, и чем меньше быть в полете, тем лучше.

«Полет проходит нормально».

Равнина с прямоугольниками посадок уходит и уходит. Неважное здесь место — сушь. Колодцы темнеют внизу точными кругами — цементные колодцы. Возле них больше всего людей: раз не полил — и все пропало... Опять пишет. Чего бы сейчас?

«Прямо по курсу — горы».

Муссон. Облачность до земли. Огибать нельзя, это — время. Да и куда огибать? Садиться?! Спокойно...

«Подлетаем к горам. Сплошная облачность. Какое решение примет командир? Необходима посадка».

Вертолет вошел в белизну. И сразу будто все застыло. Только шум винта. Лопасты вертелись где-то в белизне и, невидимые, будто оторванные

от грузного тела машины, несли ее вперед. А казалось, что вертолет крался в бесконечной облачности, но это только хотелось, чтобы он крался — тихо, осторожно, не ушибиться бы... А он стремительно пересекал спрятанное пространство, и где-то внизу летела земля, и одного ее шалого выступа вполне хватило бы, чтобы оборвать полет... Просвет — молоко, просвет — молоко... Вырвался!

Колошенко взглянул направо. Он и забыл о своем судье. Что он запишет теперь?

«Вошли в облачность. На борту было девять человек».

Английские буквы прыгали, наползая друг на друга.

ПОСТСКРИПТУМ

Василий Петрович успел рассказать лишь о первом перелете, «самом интересном». У него сейчас начались ночные полеты, и днем ему надо «накапливать энергию».

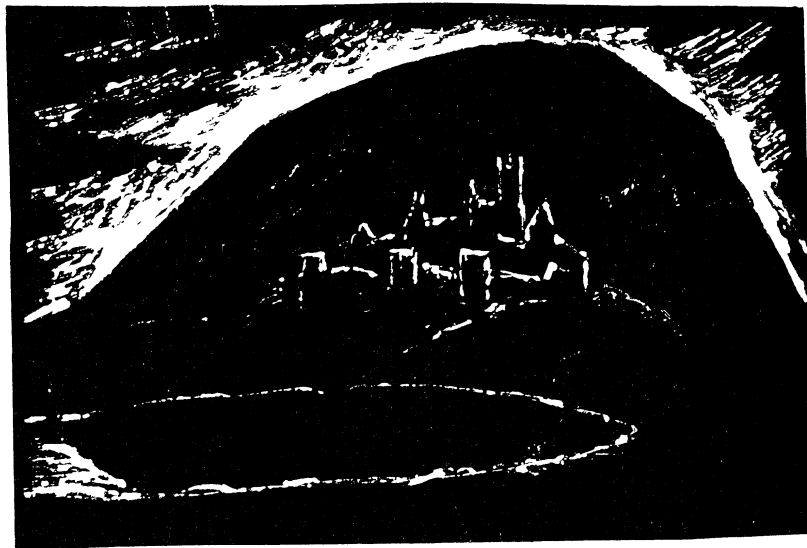
Это будет новый вертолет, «сказать о нем пока нечего».

А МИ-4 летают в Индии. Их там несколько десятков.

И тот индийский летчик сидит теперь в левом, командирском кресле. Его научил летать на МИ-4 Колошенко.

Материалы готовили: Ю. ЛЕКСИН, И. МОЖЕЙКО, В. ОРЛОВ.

Фото В. КУНЯЕВА, А. ЛЕХМУСА, Ю. МУРАВИНА, В. ОРЛОВА



АЛМАЗ

величиной с отшель "Рич"

Фантастическая повесть

I

Джон Т. Энгер происходил из семьи, которая вот уже несколько поколений была хорошо известна в Гадесе¹ — маленьком городке на Миссисипи. Отец Джона год за годом удерживал в жарких схватках звание чемпиона по гольфу среди игроков-любителей. Миссис Энгер славилась, по местному выражению, «от парников до турников» своими политическими речами, а юный Джон Т. Энгер, которому только что исполнилось шестнадцать, перетанцевал все последние нью-йоркские танцы еще до того, как сменил короткие штанишки на брюки. Теперь он покидал родной дом — и надолго. Преклонение перед образованием, которое будто бы можно получить только в Новой Англии, — бич всех провинциальных городков, лишаящий их самых многообещающих молодых людей, — обуяло родителей Джона. Сын их должен был поступить в колледж Св. Мидаса близ Бостона — ничто другое их не устраивало. Гадес не был до-

стоин воспитывать их любимого высокоталантливого сына.

Надо сказать, что жителям Гадеса — и вам это известно, если вы там бывали, — названия самых модных приготовительных школ и колледжей говорят очень мало. Жители города так давно и далеко отстали от жизни большого света, что хоть и делают вид, будто следуют моде в одежде, манерах и литературных вкусах, по существу, питаются слухами; и, например, торжественный прием, который в Гадесе считается изысканным, какая-нибудь чикагская мясная принцесса наверняка сочтет «чутьточку безвкусным».

Джон Т. Энгер должен был зотовот уехать. Миссис Энгер с материнской безудержной заботливостью набила его чемоданы плотняными костюмами и электрическими вентиляторами, а мистер Энгер вручил сыну асбестовый бумажник, туго набитый деньгами.

— Помни, тебя всегда здесь ждут, — сказал он. — Можешь быть уверен, мой мальчик, наш домашний очаг никогда не потухнет.

— Я знаю, — охрипшим голосом ответил Джон.

— Никогда не забывай, кто ты

и откуда ты родом, — с горделивым видом продолжал отец, — и ты не совершишь ничего дурного. Ты Энгер... Из Гадеса.

И вот отец и сын пожали друг другу руки, и Джон покинул дом, обливаясь слезами. Через десять минут он перешагнул границу города и остановился, чтобы бросить назад прощальный взор. Старомодный викторианский девиз над воротами показался Джону удивительно милым. Отец его время от времени пытался способствовать тому, чтобы девиз этот сменили на что-нибудь более энергичное, более зазорное, к примеру: «Гадес — твой шанс», или хотя бы на простое «Добро пожаловать» поверх сердечного рукопожатия из электрических лампочек. Старый девиз, по мнению мистера Энгера, производил несколько удручающее впечатление, но сейчас...

Итак, прежде чем решительно обратить лицо к цели, Джон оглянулся в последний раз, и в этот миг ему показалось, что огни Гадеса на фоне вечернего неба исполнены какой-то душевной притягательной красоты.

Колледж Св. Мидаса расположен недалеко от Бостона, в лучасе езды на «роллс-ройсе».

¹ Гадес, или Аид, — в мифологии — подземное царство. — Прим. пер.

Точного же расстояния никогда не узнают, ибо никто, кроме Джона Т. Энгера, не прибывал и, вероятно, не прибудет туда иначе как в «роллс-ройсе». Св. Мидас — самая дорогая и самая привилегированная на свете мужская приготовительная школа.

Первые два года прошли для Джона приятно. Отцы всех мальчиков были денежными тузами, и Джон проводил каждое лето у кого-нибудь в гостях на одном из модных курортов. Сами мальчики, которые его приглашали, ему вполне нравились, но их отцы... отцы были почему-то как две капли воды похожи друг на друга, и Джон на свой мальчишеский лад задумывался над этой поразительной схожестью. Если он упоминал о своем родном городе, они неизменно задавали вопрос: «Небось жарковато там?», и Джон выдавливал из себя подобие улыбки и ответ: «Да, действительно». Он отвечал бы куда искреннее, если бы эту шутку отпускал не каждый из них. Но они в лучшем случае чередовали ее с вопросом, не менее для него ненавистным: «Ну и как, вам жары хватает?»

В середине второго года в классе Джона появился спокойный красивый мальчик по имени Перси Вашингтон. Новичок очень приятно держал себя и был на редкость хорошо одет, на редкость даже для колледжа Св. Мидаса. Однако по неизвестным причинам он сторонился остальных учеников. Единственный, с кем он подружился, был Джон Т. Энгер, но даже с ним он никогда не откровенничал и молчал обо всем, что касалось его дома и семьи. То, что он богат, разумеется само собой, но, помимо собственных заключений, Джон очень мало знал о своем товарище. Поэтому, когда Перси пригласил его провести лето «у нас на Западе», Джон, ожидая, что любопытство его будет щедро вознаграждено, принял предложение не раздумывая.

Только когда они очутились в поезде, Перси впервые сделался словоохотлив. В один прекрасный час, когда они сидели за ленчем в вагоне-ресторане и обсуждали недостатки своих соучеников, Перси вдруг резко переменял тему и сделал неожиданное замечание:

— Мой отец самый богатый человек в мире.

— Да? — вежливо отозвался Джон. Он не мог придумать никакого другого ответа на столь

откровенное сообщение. Он хотел было сказать «Приятно слышать», но это прозвучало бы как-то фальшиво, чуть не сказал «Правда?», но вовремя удержался, так как это могло быть принято за недоверие. А такое поразительное утверждение вряд ли подлежало сомнению.

— Неизмеримо богаче всех, — повторил Перси.

— Я читал во «Всемирном альманахе», — начал Джон, — будто в Америке есть один человек с годовым доходом свыше пяти миллионов и четверо с доходом свыше трех, а еще...

— Подумаешь, — Перси презрительно скривил губы, — дешевые капиталисты, финансовая мелкая сошка, жалкие торговцы и ростовщики. Мой отец мог бы купить их всех с потрохами и не обеднеть ни на грош.

— Но как ему удается...

— Почему не зарегистрирован его подоходный налог? Да потому, что он его не платит. Во всяком случае, платит ничтожный, далеко не соответствующий его настоящему доходу.

— Значит, он очень богат, — сказал Джон просто. — Я рад этому. Мне нравятся очень богатые люди. Чем человек богаче, тем больше он мне нравится. — На его смуглом лице появилось выражение страстной искренности. — Прошлой пасхой я гостил у Шнлицер-Мэрфи. У Вивиан Шнлицер-Мэрфи есть рубины с куриное яйцо и сапфиры точно шары, светящиеся изнутри...

— Я люблю драгоценные камни, — горячо согласился Перси. — Мне бы, конечно, не хотелось, чтобы в школе про это узнали, но у меня у самого настоящая коллекция драгоценных камней. Я их собирал вместо марок.

— И еще алмазы, — с жаром продолжал Джон. — У Шнлицер-Мэрфи я видел алмазы величиной с грецкий орех...

— Подумаешь. — Перси наклонился вперед и понизил голос. — Это пустяки. Вот у моего отца есть алмаз побольше отеля «Риц».

II

Заходящее солнце Монтаны лежало между двух гор, словно гигантский кровоподтек, от которого во все стороны по ядовитого цвета небу разбегались темные жилки. Далеко внизу, припав к земле, затаилась деревушка Фиш, маленькая, унылая, позабытая богом. Там, в этой деревушке

Фиш, по слухам, жили двенадцать угрюмых загадочных душ и буквально доили голую скалу, на которой их произвела на свет некая таинственная населяющая сила. Они давно уже стали особой расой, эти двенадцать из деревушки Фиш, — природа, создав их когда-то из прихоти, по зрелом размышлении отказалась от них и предоставила самим бороться и вымирать.

Из лилового кровоподтека на горизонте выползла длинная цепочка движущихся огней, нарушив пустынную, и тогда двенадцать из деревушки Фиш собрались, как привидения, у дощатой станции, чтобы поглазеть на семичасовой трансконтинентальный экспресс, идущий из Чикаго. Примерно шесть раз в году трансконтинентальный экспресс по чьему-то неведомому приказу останавливался у деревушки Фиш, и тогда из поезда высаживались один или двое, влезали в появившуюся из сумерек двуколку и отъезжали в сторону багрово-синего заката. Наблюдать это необъяснимое, ни с чем не сообразное явление стало своего рода ритуалом для жителей деревушки Фиш. Наблюдать — и только; у них ни на йоту не осталось животворящей мысли, которая бы побудила их дивиться или размышлять, иначе из этих посещений могла бы вырасти религия. Но жители деревушки Фиш были по ту сторону всякой религии, даже наиболее нагие и примитивные догматы христианства не могли пустить корни на этой голой скале; поэтому не было здесь ни алтаря, ни жреца, ни жертвы; лишь в семь часов — ежевечерняя немая сходка у дощатой хибарки, братство, возносящее к небу смутное вялое удивление.

В этот июньский вечер Великий Тормозной, которого жители деревушки, пожелай они обожествить хоть что-нибудь, вполне могли бы счесть своим божественным избранником, повелел так, чтобы семичасовой поезд оставил свой человеческий (или бесчеловечный) груз в деревушке Фиш. В две минуты восьмого Перси Вашингтон и Джон Т. Энгер высадились, быстро прошли под взглядом двенадцати завороченно глядевших, широко раскрытых испуганных пар глаз, влезли в двуколку, которая вынырнула явно ниоткуда, и укатили прочь.

Через полчаса, когда сумерки сгустились во мрак, молчаливый негр, который правил лошадьми,

окликнул какой-то неподвижный темный предмет, маячивший впереди. В ответ на оклик этот предмет направил на них светящийся диск, который уставился на них из бездонной тьмы, словно злобное око. Двухолка продолжала двигаться дальше, и Джон скоро увидел, что это задний фонарь громадного автомобиля, который был больше и великолепнее всех виденных им автомобилей. Корпус его из блестящего металла был темнее никеля и светлее серебра, втулки колес усажены искрящимися желто-зелеными геометрическими фигурами. Джон не осмелился предположить — стекло это или драгоценные камни.

Подле автомобиля стояли на вытяжку два негра в сверкающих ливреях, какие можно видеть на изображениях королевской процессии в Лондоне; они приветствовали юношей, когда те сошли с двухолки, на непонятном языке, в котором гость уловил что-то похожее на негритянский южный диалект.

— Входи, — сказал Перси своему товарищу, когда их чемоданы забросили на черный, верх

лимузина. — Прости, что пришлось взять тебя в двухолке, но, сам понимаешь, невозможно показывать наш автомобиль пассажирам поезда или этим несчастным деревенщинам.

— Вот это да! Какой автомобиль! — восклицание это вырвалось у Джона при виде внутренней отделки лимузина. Обивка представляла собой множество прелестных миниатюрных гобеленов, затканых шелком, шитых драгоценными камнями и положенных на фон из золотой парчи. Два кресла, в которые блаженно погрузились мальчики, были обиты материей, напоминавшей бархат, но сотканной как бы из бесчисленных разноцветных кончиков страусовых перьев.

— Какой автомобиль! — снова воскликнул потрясенный Джон.

— Этот? — рассмеялся Перси. — Да это же старая развалина, он у нас вместо фургона.

Они уже плавно катились во тьме к пролому между двумя горами.

— Мы будем на месте через полтора часа, — сказал Перси, поглядев на часы, висевшие на

стенке лимузина. — Должен тебя предупредить, ничего подобного ты еще не видел.

Если автомобиль был залогом того, что предстояло увидеть Джону, то он заранее приготовился изумляться. Наивная набожность, свойственная гражданам Гадеса, предписывала прежде всего ревностно поклоняться богатству и безмерно его уважать. Испытывая Джон что-нибудь иное, кроме блаженного смирения перед богачами, родители сочли бы это ужасным кощунством.

Они уже достигли пролома между двумя горами, и как только автомобиль въехал туда, дорога стала менее ровной.

— Если бы сюда заглядывала луна, ты бы увидел, что мы сейчас в глубоком ущелье, — сказал Перси, пытаясь разглядеть что-либо за окном. Он сказал несколько слов в микрофон, и тотчас же ливрейный лакей включил прожектор, и громадный луч заскользил по склонам.

— Видишь, сплошные камни. Обыкновенный автомобиль разбился бы вдребезги через каких-

