

ДОСТИЧЬ НЕБЕС

Аэронавты, люди-птицы
и космические старты

Richard Branson

REACH FOR THE SKIES

Ballooning, Birdmen,
and Blasting into Space

ЧТЕНИЯ ДЮАРИСТОВ

Ричард Брэнсон

ДОСТИЧЬ НЕБЕС

Аэронавты, люди-птицы
и космические старты

Перевод с английского



Москва
2013

УДК 629.7
ББК 39.5
Б89

Переводчик Наталья Лисова
Редактор Роза Пискотина

Брэнсон Р.

Б89 Достижь небес: Аэронавты, люди-птицы и космические старты / Ричард Брэнсон ; Пер. с англ. — М.: Альпина нон-фикшн, 2013. — 335 с. + 16 с. вкл. — (Чтения Дюаристов).

ISBN 978-5-91671-149-3

Чтобы стать в авиабизнесе миллионером, начинать лучше миллиардером. Это слова Фрэнка Уитгла — изобретателя реактивного двигателя. Бескорыстные воздушных первопроходцев, их одержимость, граничащая с безумием, сделали наш мир таким, каков он есть. Ричард Брэнсон, всемирно известный британский предприниматель, основатель корпорации Virgin, считает, что за такими энтузиастами будущее. В книге он рассматривает историю полета через призму событий и людей, которые вдохновляли его всю жизнь. На этих страницах вы найдете рассказы о чудесных спасениях, рекордах и удивительных подвигах, включая и некоторые его собственные приключения.

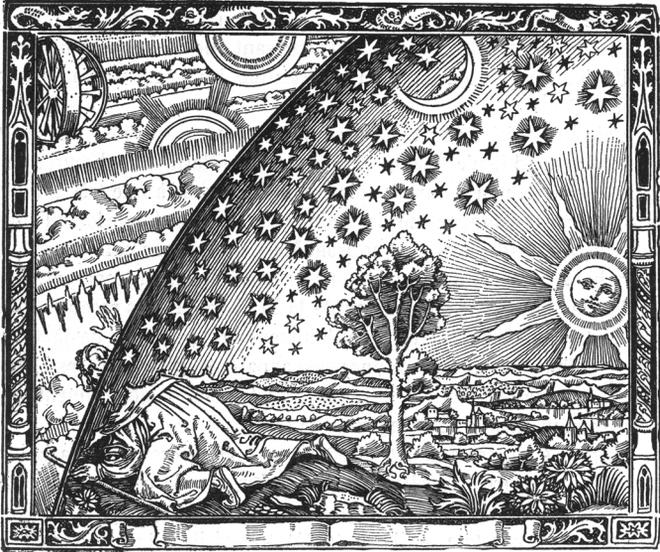
УДК 629.7
ББК 39.5

Все права защищены. Никакая часть этой книги не может быть воспроизведена в какой бы то ни было форме и какими бы то ни было средствами, включая размещение в сети Интернет и в корпоративных сетях, а также запись в память ЭВМ для частного или публичного использования, без письменного разрешения владельца авторских прав. По вопросу организации доступа к электронной библиотеке издательства обращайтесь по адресу lib@alpinabook.ru.

ISBN 978-5-91671-079-3
(Серия «Чтения Дюаристов»)
ISBN 978-5-91671-149-3 (рус.)
ISBN 978-0-753-51986-8 (англ.)

© Richard Branson, 2010
© Издание на русском языке, перевод, оформление. ООО «Альпина нон-фикшн», 2013
Впервые опубликовано Virgin Books

Эта книга посвящается потерянным друзьям
и пропавшим знакомым: авиаторам
и авантюристам, чья дружба обогатила
мою жизнь и кто позже дорогой ценой
заплатил за свои мечты



Содержание

Предисловие к русскому изданию (М. Иванов).....	9
Пролог.....	11
Введение.....	15
Часть I Подъем.....	23
Глава 1	
<i>Воздушные прогулки</i>	25
Глава 2	
<i>Легче воздуха</i>	53
Глава 3	
<i>«Главное — взлететь»</i>	89
Глава 4	
<i>Золотые годы</i>	105
Глава 5	
<i>«Великая воздушная река»</i>	139
Часть II Вперед и вверх.....	161
Глава 6	
<i>Мир сжимается</i>	163
Глава 7	
<i>Раздувая пламя</i>	195

Глава 8	
<i>Выше неба</i>	225
Часть III «В бесконечность и дальше!»	247
Глава 9	
<i>Стеклопластик</i>	249
Глава 10	
<i>Назад в будущее</i>	275
Эпилог	
<i>Полет ради удовольствия</i>	297
Благодарности	319
Алфавитный указатель	321

Предисловие к русскому изданию

С сэром Ричардом Брэнсоном мы знакомы уже несколько лет. Успешный, позитивный, улыбающийся — кажется, все получается у него само собой. Однако, прочитав эту книгу, я узнал сэра Ричарда с другой стороны. Я увидел чрезвычайно осведомленного, обстоятельного и упорного человека. Меня поразило то, как в нем уживаются увлеченный мечтательный романтик и человек с собственным оригинальным мировоззрением и железной волей.

В России уже издавались книги Ричарда Брэнсона, которые вошли в «100 лучших бизнес-книг всех времен», по мнению экспертов рынка деловой литературы Джека Коверта и Тодда Саттерстена. Но именно в этой книге, как мне кажется, наиболее ярко видны истинные причины успеха автора. Одна из этих причин — глубокие и всесторонние знания сэра Ричарда, другая — одержимость своей мечтой.

Ричард Брэнсон родился в 1950 году, и, как многих мальчишек того времени, его увлекала романтика военного подвига. Примером мужества, вдохновителем, а затем и другом стал для него летчик-ас Королевских ВВС Англии Дуглас Бадер, потерявший обе ноги, но при этом сбивший десятки немецких самолетов.

Автор рассказывает о многочисленных попытках человека оторваться от земли, начиная с легенды об Икаре и его отце — талантливом изобретателе Дедале, и заканчивая эпохой космических кораблей, описывая в том числе проект «Верджин Галактик».

В отличие от многих историков авиации и воздухоплавания, Ричард Брэнсон знает предмет, о котором пишет, не понаслышке, поскольку сам имеет огромный опыт полетов на различных воздушных судах и является частью увлекательной истории покорения человеком неба, вписав в нее свое имя, начинающееся титулом «сэр».

У вас есть уникальная возможность вместе с Ричардом подняться на воздушном шаре, пересечь Тихий океан, избежать, казалось бы, неминуемой катастрофы при попытке обогнуть земной шар, пережить эйфорию от состояния невесомости, совершая полет в космос на корабле «Верджин Галактик».

Вы встретитесь с множеством интереснейших людей, таких как Стив Фоссет, которому автор и посвятил свою книгу. Ричард и Стив в начале своего знакомства были соперниками, соревнуясь, кто первым сможет пересечь Атлантический океан на воздушном шаре, а в итоге стали близкими друзьями. Они продемонстрировали нам прекрасный пример духа соперничества, стимулирующего их как к покорению новых вершин, так и к исследованию глубин. Ричард Брэнсон кратко упоминает о проекте «Верджин Океаник», посвященном исследованиям океанской бездны, но я уверен, что вскоре о нем будут говорить во всем мире.

Вдумчивый читатель найдет в книге много оригинальных и занимательных мыслей, касающихся общечеловеческих проблем, таких как перенаселение нашей планеты, глобальное потепление, продовольственная безопасность и другие. Те, для кого Ричард Брэнсон интересен как успешный бизнесмен, найдут здесь уникальные примеры, как из мечты рождается прекрасный бизнес-проект; как эффективно продвигать и поддерживать бизнес-идеи, используя ограниченные ресурсы, и достигать при этом блестящих успехов; как частные инициативы, стимулируемые государством или крупными компаниями, дают колоссальный импульс развитию индустрии в целом, выводя ее на новые рубежи усилиями новаторов, к числу которых, безусловно, можно отнести и самого автора.

Не бойтесь своих мечтаний, и чем невероятнее они будут казаться, тем больше шансов на успех — конечно, при условии достижения промежуточных рубежей. Подтверждением того, как из маленьких побед и достижений складывается путь к мечте, является также и жизнь моего хорошего товарища, космонавта Сергея Крикалева. Мечтая о космическом путешествии, он стал чемпионом по плаванию, чемпионом мира по высшему пилотажу и в итоге совершил 6 полетов в космос и провел там рекордное количество времени: 803 дня — более, чем любой другой человек на земле.

Ричард Брэнсон, очень светлый и открытый человек, относящийся чрезвычайно позитивно и внимательно к людям, полностью подтверждает мое убеждение, что мир — это зеркало, которое возвращает каждому его собственное изображение. Я бы посоветовал прочитать эту книгу не только тем, кто увлекается парашютным спортом, планеризмом, самолетами, аэростатами и т.д., но и всем, кому не безразлична история развития человеческой мысли и близка идея оторваться от земли и изменить мир к лучшему.

Астронавт «Верджин Галактик» Максим Иванов



Пролог

Когда я был ребенком, летние каникулы мы обычно проводили у тети Клэр в Норфолке. Там же часто бывал тетин друг Дуглас Бадер, известный летчик-истребитель Второй мировой войны, еще в 1931 г. потерявший в авиакатастрофе обе ноги. Мы часто ходили с ним купаться в мельничном пруду, граничившем с тетиним садом. Дуглас отстегивал свои ноги и тащился в воду, а я, воспользовавшись случаем, убегал с его жестяными ногами и прятал их в прибрежных камышах.

Маленькому мальчику, разумеется, лестно, когда за ним гоняется знаменитый герой войны. Мало что может сравниться с ощущением сладкого ужаса, который при этом испытываешь, тем более что мне не грозило быть пойманным — по крайней мере я так думал. Мне еще только предстояло узнать, что годы боевого опыта — прекрасное оружие против вредных мальчишек. С ногами ты или без, а победа достается летчику, который обрушивается на противника со стороны солнца и до последней секунды не открывает огонь. Я забежал за угол тетиной мельницы — и остановился как вкопанный, в ужасе перед надвигающимся на меня приземистым силуэтом; это Дуглас, что-то ворча про себя и скрежеща зубами, прыгал ко мне, отталкиваясь мощными руками. Я закричал от страха.

Мирно отдыхавшая на террасе в шезлонге тетя Клэр так посмотрела на меня, что случайный самолет, столкнувшись с этим взглядом, непременно рухнул бы на землю. «Господи, Ричард! Сейчас же отдай Дугласу ноги!»

Тем, что представления о цели и успехе оказались для меня неразрывно связаны с мечтой о полете, я обязан Дугласу Бадеру, который катал мою тетю на самолете и, как приличествует знаменитому летчику-асу, непременно проделывал при этом отчаянные воздушные кульбиты. (Мне кажется, он был немного влюблен в нее.) Стоит ли удивляться, что с таким примером перед глазами — а Дуглас был одним из лучших асов Второй мировой, — я вырос таким, каким вырос, и всегда тянулся к небу? Его пример и история вдохновили многих мальчишек моего поколения. Написанная Полом Брикхиллом биография Дугласа «Достичь небес», по которой позже был снят фильм с Кеннетом Мором, стала классикой; эта книга — дань уважения ей. «Не слушай никого, кто скажет, что ты не сможешь сделать то или это, — однажды сказал он мне. — Это чепуха».

С незапамятных времен первопроходцы стремились к небесам. За последние двести лет они покорили воздух и сделали возможным современный мир. Сегодня они делают и космос доступным человеку. Это изобретатели и игрушечных дел мастера, дилетанты и авантюристы, провидцы, мечтатели и... да, чокнутые. Кое-кто считает их безответственными и даже опасными. Но я встречался со многими из них. Я работал с ними, финансировал их, летал с ними. Я уважаю их, доверяю им и считаю, что именно в них и таких, как они, наше будущее.

Некоторые заплатили за стремление к мечте максимальную цену. Ричард Эллис научил меня летать — по крайней мере пытался научить. Блестящий инженер Алекс Ритчи и первопроходец авиации Стив Фоссетт были мне надежными друзьями, а Фумио Нива — достойным и симпатичным соперником, мы оба пытались перелететь Тихий океан на воздушном шаре. В 2006 г. я вместе с южноафриканским летчиком Дейвом Стоком залез в кабину сверхзвукового реактивного самолета English Electric Lightning. Мы пытались побить мировой рекорд скороподъемности, то есть подняться с места на взлетной полосе до высоты 8700 м меньше

чем за 102 секунды. Не получилось. Мы не дотянули до рекорда всего две секунды, но Дейв на этом не успокоился и продолжал раздвигать границы возможного. В ноябре 2009 г. на воздушном шоу в южноафриканском Оверберге его Lightning отказал.

«Отказ гидравлики, — хладнокровно объявил он, оставаясь профессионалом до конца. — Я катапультируюсь, — а секундой позже добавил: — Отказ катапультного кресла». Дейв погиб вместе со своим самолетом, врезавшись в землю. Он умер в сорок с небольшим, оставив двоих детей. Дейв и другие такие, как он, вдохновили меня на создание этой книги. На ее страницах вы найдете рассказы о героических спасательных операциях; о рекордах, установленных и побитых; о невероятных проявлениях выдержки и выносливости (в том числе и о некоторых моих приключениях), а также о развитии воздушных (и космических) путешествий в будущем. Это история первопроходцев; естественно, в ней будут и всемирно известные братья Монгольфье и Райт, но помимо этого я хотел рассказать и о менее известных новаторах. Это такие люди, как Тони Джаннус, организовавший первый в мире коммерческий рейс и полет пассажиров над водами залива Тампа на высоте всего лишь пятнадцати метров. Это «человек-птица» Лео Валентин, прыгавший в 1950-е гг. с высоты 2700 м с привязанными к плечам деревянными крыльями. И это мой друг Стив Фоссетт, посвятивший жизнь достижению рекордов и поиску приключений.

Это их история. И в какой-то степени это моя история.



Введение



Памяти Стива Фоссетта

Стоял морозный январский вечер 1997 года. На старом стадионе «Буш стэдиум» в Сент-Луисе (штат Миссури) человек по имени Стив Фоссетт готовился начать одиночное кругосветное путешествие на воздушном шаре. Мы с ним были соперниками, но прежде не встречались, поэтому я решил лично пожелать Стиву удачи и проводить его в далекий путь.

Надо сказать, что суперсовременный мир экстремальных полетов и сегодня держится на старомодном духе спортивного соперничества, и я с нетерпением ждал возможности пожать своему сопернику руку. Однако, когда я добрался до стадиона и увидел готовый к полету воздушный шар, изумление и недоверие вытеснили все остальные мысли из моей головы. Что за безумец, подумал я, способен рискнуть жизнью в этой консервной банке? Аппарат Стива показался мне самым примитивным и кое-как сляпанным из всех, что мне приходилось видеть. Он не был предназначен для скоростного

скольжения в струйных течениях. Напротив, шар должен был выдерживать все капризы и фокусы обычной погоды на низких высотах. И этот человек собирался обогнуть земной шар? В этом? Я разговорился с кем-то из группы наземного обслуживания и только собрался не слишком положительно отозваться о предприятии Стива, как появилась телевизионная съемочная группа. Я слегка сбавил тон.

— Знаете, — сказал я, — этот парень, похоже, даже больший безумец, чем я.

Человек кивнул.

— Пожалуй, — он вздохнул и протянул мне руку. — Я — Стив Фоссетт.

На шестом десятке, после чрезвычайно успешной карьеры биржевого трейдера в Чикаго, Стив решил выяснить, на что он способен.

— В определенный период времени я не делал ничего, кроме зарабатывания денег, — рассказал он мне. — Это меня очень раздражало, и в какой-то момент я наконец принял решение вернуться к настоящим вещам.

Начиная с середины 1990-х и до своей гибели в 2007 г., Стив побил около 130 мировых рекордов, из них 93 в воздухе, на самолетах, аэростатах¹ и дирижаблях² и 23 в воде, на яхтах. Он взшел на большинство самых высоких вершин мира. Он переплыл Ла-Манш. Он научился летать на планере и вместе с новозеландским планеристом Терри Делором побил 10 из 21 рекорда в планерных соревнованиях в открытом классе. Он научился управлять воздушным шаром и стал первым человеком, в одиночку облетевшим на нем вокруг света.

¹ Аэростат (упрощенно воздушный шар) — летательный аппарат легче воздуха, использующий для полета подъемную силу заключенного в оболочке газа (или нагретого воздуха) с плотностью меньшей, чем плотность окружающего воздуха. — *Прим. ред.*

² Дирижабль (от фр. dirigeable — управляемый) — летательный аппарат легче воздуха, представляющий собой комбинацию аэростата с двигателем (обычно винтовой с электрическим двигателем или с двигателем внутреннего сгорания) и системы управления ориентацией (рули управления), благодаря которой дирижабль может перемещаться в любом направлении независимо от воздушных потоков. — *Прим. ред.*

Стив обладал неутолимой жадой познания мира и тайн его устройства. Его любопытство было поистине ненасытным. Его очень интересовали технические и теоретические аспекты приключений. Он понимал, что его авантюры способствуют техническому прогрессу, и очень гордился этим. В 2007 г. он занимался поисками подходящего места для своей новой машины — реактивного монстра, на котором он надеялся установить новый рекорд наземной скорости. Испытания показали устойчивость этого невероятного автомобиля. Команда «Цель — 800 миль в час» под руководством директора проекта Эрика Алстрома объявила о готовности к старту.

Так что 3 сентября 2007 г. Стив одолжил самолет Bellanca Decathlon (крошечный одномоторный самолетик с деревянным фюзеляжем и крыльями из натянутой парусины — технология, возникшая еще на заре авиации) и поднялся в воздух с небольшого аэродрома Флаинг-М в западной части Невады, планируя совершить трехчасовой разведочный полет.

**«Знаете, — сказал я —
этот парень, похоже,
даже БОЛЬШИЙ
безумец, чем я».**

Обратно он не вернулся.

Исчезновение Стива Фоссетта стало поводом для одной из крупнейших поисковых операций в истории авиации. Самолеты Патруля гражданской авиации, Национальной гвардии, шерифских служб и просто добровольных помощников летали с аэродромов Минден-Тахо и Флаинг-М, прочесывая территорию в поисках самолета Стива. Через шесть дней безрезультатных усилий район поиска был расширен. Питер Козн из Amazon разослал свежие

компьютерные снимки пользователям по всей Сети. Теперь, когда Стива искали добровольные помощники по всему миру, он обязательно объявится. Мы так думали. Надеялись. Молились, чтобы так произошло.

Мы рассказывали друг другу истории о прошлых чудесных спасениях, об удивительных подвигах выносливости и выживания. Со Стива стало бы вернуться пешком с Высокой Сьерры. Разве не он еще студентом проплыл до Аляскатраса и обратно? Выжить вопреки всему было бы очень в его стиле — как выжил он в 1998 г. после падения шара с восьмикилометровой высоты в кишачее акулами Коралловое море.

В пустыне чудеса иногда случаются. В 1927 г. руководство MGM Studios организовало рекламный перелет через всю Америку для «Лео» — льва, грозный рык которого открывает все фильмы студии. (По-настоящему льва звали Слатс и жил он в зоопарке Дублина.) Они взяли одномоторный Vrougham — примерно такой, на каком Чарльз Линдберг перелетел Атлантику, — и установили позади кабины пилота клетку для льва.

Марти Дженсен подрядился доставить Слатса из Сан-Диего в Нью-Йорк. После пяти часов полета он заблудился и приземлился с оторванными крыльями и шасси, оказавшись в ловушке — на дне ущелья с крутыми скалистыми стенами и без единого выхода, к тому же в компании льва.

Дженсен напоил льва молоком и водой, поделился своим обедом и пешком отправился за помощью.

Четыре дня спустя его, полумертвого от усталости, заметили случайные ковбои. Как только появилась возможность, Марти позвонил на киностудию.

Первым, что он услышал в трубке, был вопрос: «А как же лев?»

Мы ждали и рассказывали друг другу подобные истории.

Семнадцать тысяч квадратных миль.

Лев Слатс в той переделке не пострадал; его успели спасти. Он еще немного поездил по стране и умер на заслуженном отдыхе в 1936 г.

Сорок четыре тысячи квадратных километров.

Пустыня велика, но далеко не пуста. Чем дольше шли поиски, тем больше следов былых катастроф находили спасатели. За пер-

вую пару недель команды спасателей обнаружили шесть разбившихся самолетов. Кем были их пилоты? Какими они были? Молодыми или старыми? Были ли у них семьи? Кто их оплакивал? Что они оставили после себя на этом свете?

Может быть, мы никогда этого не узнаем. Пустыня сплошь изрезана недоступными каньонами. Никто из тех, кто хоть немного знает пустыню, не возьмется сказать, сколько еще обломков она скрывает.

Мне кажется, книга, которую вы держите в руках, зародилась именно в это время. Мне вдруг пришло в голову, что сколько бы книг ни было написано, история авиации — подлинная история авиации — беспредельна и по большей части никем не зафиксирована. В этой книге я хочу рассказать вам свою версию истории полетов. Эта история очень важна для меня. Это рассказ о людях, в свершениях которых я черпал вдохновение; в ней говорится кое-что и о том, что сделал я сам, что сделали мои друзья и родные; о том, что произошло с нами и почему. Все в этой книге правда — но это далеко не вся правда, я даже не пытался рассказать обо всем.

Не каждый первопроходец получает хорошее финансирование. После окончания Первой мировой войны США обнаружили на своих складах безумное количество лишнего военного снаряжения. Тогда можно было заплатить за курс обучения летному делу и получить самолет в придачу, бесплатно. Пилоты-любители летали из города в город и на окружных ярмарках предлагали желающим прокатиться на самолете за пять баксов. Они с трудом сводили концы с концами и практически летали ради пропитания.

Не каждый первопроходец отрывается от земли; есть среди них и такие, кто просто сидит и думает. Шведский физик Сванте Август Аррениус опубликовал в 1906 г. книгу «Образование миров», в которой впервые описал парниковый эффект в атмосфере. Когда SpaceShipTwo отправится в космос с первыми астронавтами, среди них будет Джеймс Лавлок — человек, который сумел понять, как горные породы, ветра и океаны Земли поддерживают на планете жизнь. Он сделал это, изучая Марс.

Ни один первопроходец не может работать в одиночку. Жозеф был затворником и мечтателем; Этьен — серьезным и ответственным

ным человеком. Вместе братья Монгольфье прочно вошли в современную историю человека воздушного. Братья Райт тоже были совсем не похожи друг на друга — и тоже неразлучны. Вместе они изобрели перекашиваемое крыло, благодаря которому стали возможны современные самолеты. Сегодня тоже есть знаменитые братья; по стопам Райтов, в частности, пошли братья Рутан. Прежде чем обратиться к космосу, Берт Рутан создавал из экзотических композитных материалов необычные самолеты; его брат Дик летал на них и устанавливал мировые рекорды.

Не каждый первопроходец достигает успеха. Клемент Адер сумел подняться в воздух на аппарате тяжелее воздуха на десять с лишним лет раньше, чем это удалось братьям Райт, — но каждая его публичная демонстрация заканчивалась аварией. В 1990-е гг. Ларри Ньюмен затратил два полных года и загнал до полусмерти себя — не говоря уже о помощниках, волонтерах и друзьях — в страстной надежде пролететь на своем новаторском шаре Earthwinds вокруг света. Во время последней попытки шар пролетел около 160 км.

И самое важное: пассажиры в подобных предприятиях тоже первопроходцы. Геологи, спасатели, врачи и ученые часто оказываются среди тех, кто первым поднимается в воздух в качестве пассажира. Но самые первые пассажиры всегда идут на это ради собственного удовольствия; это искатели приключений, мужчины и женщины с ненасытной жадой увидеть мир по-новому. Если разобраться, именно на их деньги была построена та авиация, которую мы знаем сегодня; именно их мы должны благодарить за то, как изменился наш мир.

Я лично значительную часть жизни провел и провожу в самолетах. Иногда рутина полета утомляет меня не меньше, чем любого другого пассажира, летящего по делам. Но не бывает полета, когда я не смотрю в окно и не благодарю судьбу за то, что вижу и чувствую. Я много знаю о воздушных путешествиях и кое-что об авиации; поэтому полет наполняет меня настоящим восторгом. Если эта книга сделает воздушный перелет для вас чуть более волшебным событием — всего чуть-чуть более чудесным! — я буду считать, что достиг цели и хорошо сделал свою работу. Воздушный океан полон чудес.

**«Не бывает полета,
когда я не смотрю
в окно и не благодарю
судьбу за то,
что вижу и чувствую».**

Поначалу перспектива написать такую книгу казалась пугающей, но постепенно, по ходу дела, я набирался уверенности. Я открывал для себя и вспоминал давно забытые истории людей куда более упорных, более умных и намного более храбрых, чем я, — а в конце концов понял, что сам я — тоже часть этой истории. Я одолел многих соперников — возможно, больше, чем полагалось по справедливости, — и установил несколько рекордов. Как многим до меня, мне приходилось падать в море, и меня вылавливали из воды полузамерзшим. Я не понаслышке знаком с обморожением. Я знаю, как сосет под ложечкой, когда шар поднимается туда, где воздух так разрежен, что трудно дышать. Я знаю, как ведет себя стрелка высотомера, когда падаешь с небес. Я знаю, каково братья за ручки управления неиспытанного самолета, летать на новом или необычном топливе и терпеть аварию на сомнительном летательном аппарате, собранном в каком-нибудь гараже.

Больше всего меня радует, что успехи в бизнесе дали мне возможность помогать в реализации мечты искателям приключений, инженерам, ученым и мечтателям всех сортов. Я встречался с замечательными людьми. Стив Фоссетт — самый замечательный из всех. Достигнув того возраста, когда большинство людей снижают темп и оглядываются на прожитую жизнь, Стив посвятил себя приключениям и рекордам. Если постоянно, день за днем, рисковать жизнью, рано или поздно фортуна отвернется от тебя. Конечно, никто из друзей не мог предсказать заранее, как закончится его жизнь,

но все мы могли предполагать, что, рано или поздно, уход Стива будет впечатляющим. Когда удача наконец изменила ему, Стив был за штурвалом легкого самолета, который знал как свои пять пальцев.

У Стива не было детей. Он отвечал только за себя — и соответственно действовал. Среди проектов, оставшихся незавершенными в связи с его гибелью, обнаружилась и подводная лодка; Стив замахивался на мировой рекорд глубины погружения. Он не стремился к смерти. Наоборот. Жажда жизни в нем была так сильна, что перевешивала всякий страх. Неудивительно, что какой-то из его поступков приблизил конец. То, что он делал, наполняло его существование смыслом и обогащало жизни тех, кто был с ним рядом.

В октябре 2008 г. в пустыне, где нет никаких дорог, другой искатель приключений, путешествовавший пешком, наткнулся на обломки самолета Стива Фоссетта. После года в горах фюзеляж из дерева и парусины мало отличался от тех самолетов, что нашли свой конец в пустыне почти век назад.

Эта книга охватывает более 200 лет воздушных приключений. Стив теперь тоже часть этого повествования. В истории полетов множество замечательных людей, и любой из них сумел бы понять и оценить приключения Стива.

Стив был частью традиции; он ушел, но традиция осталась. Традиция живет.



Часть I

Подъем



План бегства:
Дедал делает крылья для своего сына Икара (барельеф на фризе, ок. 200 г. н. э.)



Глава 1

Воздушные прогулки

Для начала несколько историй. Вы, вероятно, помните из греческой мифологии, как Икар, надев крылья из перьев и воска, слишком близко подлетел к солнцу; как его крылья растаяли от солнечного жара и он нашел печальный конец в волнах Эгейского моря.

На самом деле с течением времени эта история обогатилась новыми подробностями и стала более правдоподобной. Икар теперь был сыном Дедала — талантливого, но вспыльчивого и неуживчивого изобретателя, который постоянно ссорился со своими покровителями и ревновал к любому, чей талант мог соперничать с его собственным. Сестра Дедала прислала к нему в ученики своего сына Пердикса; но юноша на свою беду оказался слишком умен. Он вечно бродил где-то один, искал что-то у границы прибоя, собирал и наблюдал. Он искал в природе закономерности. Так, присмотревшись к работе змеиных челюстей, он изобрел пилу.

Дедал, среди изобретений которого числились топор, строительный отвес, коловорот и клей, почувствовал в молодом человеке соперника. В следующий раз он отправился на прогулку вместе с племянником, завел его на высокую башню, якобы полюбоваться открывающимся видом, и столкнул вниз, на камни.

Это злодеяние не сошло ему с рук. Дедал был изгнан на Крит, где поступил на службу к царю Миносу. Он построил лабиринт для самого нелюбимого отпрыска царской семьи — чудовища Минотавра — наполовину человека, наполовину быка.

Дедал потерпел поражение, но не сдавался. Он и работе внимание уделял, и Навкрате, одной из наложниц Миноса; вскоре у него родился сын Икар. Мало того что Дедал наставил Миносу рога, он раскрыл план лабиринта дочери Миноса, чтобы та могла бежать с острова с Тезеем, заморским авантюристом и вором, находившимся там в заключении. Минос, обнаружив все это, бросил в лабиринт самого Дедала вместе с Икаром.

Тут на сцене появляются крылья. Дедал сделал их две пары: одну для себя, другую для сына. Вместе они должны были перебраться на Сицилию, пролетев прямо над головами солдат царя Миноса и кораблями его многочисленного флота. Как и убитый им племянник, Дедал черпал вдохновение в природе; он связал перья с учетом их размера так, чтобы сформировать изогнутые маховые поверхности, как на крыльях настоящих птиц. Крупные перья он закрепил бечевкой, более мелкие — воском и предупредил Икара, что крылья надо беречь от воды и держать подальше от солнечного жара.

В том варианте истории, который мы слышим чаще всего, Икар выступает в роли трагического героя: романтическая фигура, он поддается колдовскому очарованию полета, устремляется к солнцу и гибнет. Мы легко забываем, с чего началась эта история: *крылья сделал его отец.*

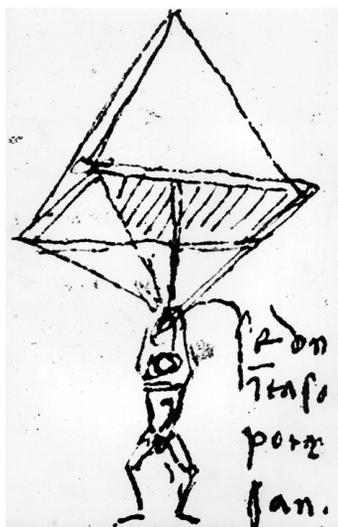
Дедал успешно перелетел через море и приземлился в Сицилии. Там он выстроил храм в честь Аполлона и обеспечил себе покровительство местного царя. Когда Минос его выследил, Дедал при помощи своего нового покровителя убил и его.

Конечно, это всего лишь легенда. Но у всякой легенды есть реальные истоки. Люди, из поколения в поколение передававшие эту легенду, знали кое-что о происхождении идей. Они знали, как важно наблюдать и изучать; описывая пилу Пердикса и крылья Дедала, они наглядно демонстрировали, что инженеры черпают вдохновение в природе. Они знали, какой характер и какая уверенность в себе требуются человеку, чтобы изобретать и делать что-то новое и каким-то образом получать вознаграждение за свои труды. Они знали, как легко покровители ссорятся с мастерами, как обиды и предательства разрушают самые чудесные планы.

Еще одна история. С 1630 по 1632 г. некто Хезарфен Ахмед Челеби восемь или девять раз пролетел над контрольной площадкой в стамбульском районе Окмейданы на орлиных крыльях, «пользуясь силой ветра». Султан Мурад IV был так поражен, что дал Хезарфену за труды мешок золотых, а затем объявил: «Это страшный человек. Он способен сделать все, что захочет. Не стоит держать при себе таких людей». И Челеби вместе с его новообретенным богатством с почетом, но без промедления препроводили в Алжир, в изгнание.

В истории полно проектов полномасштабных летательных аппаратов, предназначенных для полета человека. Если ни один из них не смог оторваться от земли сколько-нибудь осмысленным и надежным способом, то не потому, что человеку не хватало для этого знаний. Некоторые из летательных аппаратов Леонардо да Винчи вполне могли бы взлететь, если бы в распоряжении тогдашних мастеров были легкие и прочные материалы. Причем материалы не слишком сложные: обычного шелка или бумаги, пропитанных лаком, было бы вполне достаточно, чтобы наполнить небо над Флоренцией и Миланом времен Возрождения дельтапланами и персональными летательными машинами.

И это не были бы первые летательные аппараты в истории человечества: в Китае дельтапланы — или скорее воздушные змеи, способные поднять в воздух человека, — появились, вероятно, уже к IV в. и наверняка существовали при императоре Северной Ци Вэнь Сюань-ди (пр. 550–559 гг.); известно, что он использовал для испытания подобных аппаратов преступников, приговоренных к смертной казни. В одной поразительной книге, написанной не менее чем



Среди проектов летательных аппаратов у Леонардо да Винчи имеется вот такой парашют довольно сомнительного вида

за два века до этого, даже есть описание летательного аппарата с вращающимся крылом: «Те изготовили летающие повозки из древесины унаби, используя ремни из бычьих шкур, прикрепленные к вращающимся лопастям так, чтобы устройство двигалось».

Конечно, соблазнительно представить себе древних китайцев, летавших по небу в таких сооружениях, но, скорее всего, это были модели — что заставляет нас перейти к следующей истории.

— Джентльмены, — объявил Харди Крюгер, — я осмотрел наш самолет.

Не говоря уже о прекрасной игре актеров и великолепном составе, начиная с Джеймса Стюарта и Ричарда Аттенборо в главных ролях, я считаю, что фильм «Полет феникса» (1965) — один из самых глубоких и значительных фильмов об авиации за все время существования кинематографа. Никаких претензий. В конце концов, этот фильм — простая приключенческая лента, переносщая на экран сколь простой, столь же и захватывающий роман плодovitого, но почти забытого сегодня писателя Эллистона Тревора.

Время действия — середина 1960-х гг. Старый грузовой самолет Fairchild вывозит нефтяников из Сахары, как вдруг налетает песчаная буря. Один двигатель захлебывается песком и глохнет. Затем песок одолевает и второй двигатель, и самолет падает далеко в стороне от маршрута, посреди самой засушливой, негостеприимной и редко посещаемой части пустыни. Это завязка сюжета, показанная до титров. По-настоящему интересно то, что происходит дальше. Сюжет организован так, что о пропаже самолета никто во внешнем мире даже не догадывается. Выжившие в катастрофе люди не могут выйти из пустыни пешком. Все, что они могут, — это сидеть на месте и ждать смерти. А тем временем молодой, наглый и совершенно несимпатичный немец (лучшая роль Харди Крюгера, мне кажется) слоняется вокруг самолета кругами, обжигает пальцы о раскаленную солнцем обшивку, где-то поглаживает, где-то стучит, — в общем, сводит всех с ума. Что его герой Дорфман пытается сделать? Он — авиаконструктор, он ищет способ выбраться из ловушки. Осмотрев самолет, он решает, что после крушения там осталось достаточно исправных деталей, чтобы построить из них новый летательный аппарат. Но если сумасшед-

шая работа не убьет оставшихся в живых, то собранный на живую нитку самолет сделает это наверняка, считают остальные. Но лучше умереть от работы, чем пассивно ждать смерти, так что они начали. Однако есть кое-что, о чем Дорфман забыл упомянуть. Дело в том, что в своей жизни он конструировал только модели самолетов и никогда не имел дела с настоящими. Доводы, которые приводит Дорфман в свою защиту, когда этот факт наконец выходит наружу, просто прелесть. Потный и перепуганный конструктор произносит целую речь — слишком длинную и рваную, чтобы приводить ее здесь; по существу, он пересказывает своим слушателям историю авиации. Всеми великими достижениями авиация обязана моделям, говорит он и перечисляет их.

Самое прекрасное в этой речи — то, что она правдива от начала до конца. Модели самолетов начали летать куда раньше, чем люди. Были ли времена в истории человечества, когда дети не играли летающими модельками? Африканец по происхождению, писатель и судья Авл Геллий, творивший во II в. н. э., находит множество свидетельств, подтверждающих историю Архита (428–347 гг. до н. э.), друга философа Платона и создателя математических основ механики: «Ибо не только многие видные греки, но и философ Фаворин, наиболее кропотливый исследователь древних записей, совершенно определенно утверждали: Архит изготовил деревянную модель голубя с такой изобретательностью и искусством, что голубь летал; он был прекрасно уравновешен при помощи грузиков, а двигался посредством тока воздуха, заключенного и скрытого внутри». Если это правда, то «голубь» Архита был первым известным нам искусственным самодвижущимся летающим устройством; это была модель самолета в форме голубя с паровым приводом!

В Средние века широко расставленные крылья мельниц подсажали человеку идею сначала игрушечной вертушки на палочке, а затем и своеобразного игрушечного вертолета, который впервые появился во фламандской рукописи, датируемой 1325 г. Когда братья Райт были детьми, такой вертолетик можно было встретить в любой лавке игрушек. Винт, который раскручивали при помощи резиновой ленты, поднимал игрушку в воздух метров на пятнадцать. А познакомившись с конструктором космических аппаратов Бертом Рутаном, мы убедимся в том, что модели и сегодня не поте-



Ребенок забавляется игрушечным вертолетиком на картине Питера Брейгеля, 1560 г.

ряи своего значения: они точно так же необходимы, как раньше, и точно так же вдохновляют изобретателей.

Большинство людей мечтает увидеть Землю из космоса. Мне ли не знать: я один из таких людей. Билет на будущий суборбитальный полет корабля компании Virgin Galactic обойдется вам в \$200 000. Но чтобы почувствовать единство с Землей и всем земным человечеством, не обязательно платить такие деньги. Я был бы очень рад, если бы вы когда-нибудь присоединились к нам на борту Virgin Galactic, и мы очень стараемся сделать полет на этом корабле доступным для каждого; но для начала я советую вам побаловать себя и полетать на воздушном шаре за £89.

Воздушные шары известны уже давно, но даже во времена моего детства покататься на шаре для собственного удовольствия обычному человеку было очень непросто. Воздушные шары были