

Последний полет

ИЗ ЗАПИСОК А М Е Л И И Э Р Х А Р Т

Перевод с английского М. ЛОРИЕ

Предпринимая автомобильную поездку по Новой Англии или, скажем, в Иэллостон, вы знаете, что сможете получить нужные вам карты на любой запраточной станции. Но когда вам предстоит кругосветный полет и большая часть его пролегает по совершенно необлетанной трассе, дело сложнее. Мы потратили несколько недель на то, чтобы раздобыть все нужные нам морские и сухопутные карты. Заручившись ими, я подробно нанесла на них свой маршрут; собственно, сделал это главным образом капитан Кларенс Уильямс из Лос Анжелеса, который и раньше не раз помогал мне составлять планы полетов.

В готовом виде летные карты совершенно очаровательны. На них нанесены курсы по компасу с их периодическими отклонениями, расстояния, аэродромы и тому подобное. По мере накопления дополнительных данных, заметки на полях вырастают в целую энциклопедию. Тут записаны подробные сведения об аэропортах, о возможностях ремонта и пополнения горючего, о преобладающих ветрах, о характере погоды и местности в том или ином пункте, потолки, возможные места для вынужденных посадок и т. д.

Проводить время с такими картами страшно интересно и поучительно. Мои познания в географии — во всяком случае, теоретические, увеличивались день ото дня. Греться на солнце на веранде моего дома в Калифорнии и в то же время проследить пути муссонов и изучать продолжительность дождей в Индии и условия взлета с африканских аэродромов — это само по себе было захватывающим приключением. Когда-нибудь нужно будет на-

Дневники и путевые записи Амелии Эрхарт были опубликованы ее мужем, Д. Путнэмом, после гибели Эрхарт во время перелета через Тихий океан в начале июля 1937 года.



писать статейку о прелестях путешествия по картам — сидя дома.

Первоначально мы наметили такой маршрут: из Окленда в Гонолулу, оттуда в Порт Дарвин на севере Австралии, через Новую Гвинею и крошечный островок Гауленд, расположенный на полградуса севернее экватора, примерно на 1800 миль юговосточнее Гавайских островов. Это был первый отрезок пути. Второй, более длинный, захватывающий сказочные страны, пролегал из Австралии на западный берег Африки через Аравию. Третий пересекал южную часть Атлантического океана. Четвертый вел из Бразилии на север. Я чувствовала, что удовлетворительно провести любой из этих четырех полетов будет большим достижением.

Раньше я всегда летала одна, теперь же решила взять с собой штурмана.

В три прыжка нам с «Электрой» предстояло пересечь более 6 500 миль водного пространства, причем в двух случаях из трех на пути совсем не было земли, а посадочные площадки вообще отсутствовали. Было бы безрассудно пускаться в такой полет, не пользуясь помощью навигации по звездам и солнцу. Во время моих двух предыдущих полетов через океан и в полете из Мексики через Мексиканский залив я орудовала простыми расчетами и долетела-таки, куда нужно. Но тогда моим местом назначения были материки, а не маленькие островки в величайшем из океанов. Гавайские острова, отстоящие от Калифорнии на 2 400 миль, было бы трудно отыскать таким способом. Остров Гауленд — две мили в длину и меньше мили в ширину — еще в 1 800 милях пути, представлялся фантастически малой мишенью. Я могла найти его четырьмя способами: во-первых, «простым расчетом» (соображаешь, где находишься, по тому, сколько времени пролетела с такой-то скоростью в таком-то направлении); во-вторых, радиосводки с кораблей, находящихся в море, и с береговых станций; в-третьих, радиоуказатель у меня в кабине; в-четвертых, навигация по солнцу и звездам. Основываясь на собственном опыте, я считаю, что пилот, если он один, не может произвести точный замер, — очень уж сложная машина современный самолет. Поэтому я пригласила с собой в полет штурмана — капитана Гарри Мэннинга.

Вот, вкратце, моя подготовка к полету. Я (и не одна я) потратила на нее всю прошлую зиму. В начале марта почти все было готово.

До сих пор мне всегда удавалось предпринимать полеты, не оповещая о них заранее. В нашем деле не рекомендуется говорить, когда говорить еще не о чем. Столько всего может случиться до старта, столько обстоятельств могут заставить вас изменить ваши планы, а то и совсем отказаться от полета, что обычно летчики предпочитают помалкивать. Но в данном случае это было невозможно и в течение нескольких месяцев я имела удовольствие отвечать на огромное количество вопросов.

— Почему вы решили предпринять кругосветный полет? — вот один из во-

просов, с которым ко мне обращались чаще всего.

— Потому что я так хочу. — Более исчерпывающего ответа я никак не могла придумать. Полет сулил столько радостей, мне предстояло обогатить свой опыт, узнать много нового о летном искусстве, о народах, населяющих землю, о себе. Я чувствовала, что, проделав его, стану как-то полезнее сама себе.

А, кроме того, я убеждена, что время от времени женщины должны проделывать то, что уже проделали мужчины, — а иногда и то, что мужчинам еще не удавалось, — и тем утверждать свое человеческое достоинство и, может быть, толкать других женщин на более самостоятельные мысли и поступки. Все эти соображения еще более укрепляли меня в желании сделать то, что мне так хотелось сделать.

17 марта, около половины пятого пополудни, мы вылетели из Окленда в Гонолулу.

«Мы» — это в четыре раза больше народу, чем я обычно брала с собой в полет. Кроме меня в самолете находились Гарри Мэннинг, Фред Нунэн и Поль Манц. Манца я собиралась посадить в Гонолулу, Нунэна — на острове Гауленде, а Мэннинга — в Австралии.

В то время мы говорили, что это будет первый случай, когда домой пойдут мужчины, а женщина помчится в бой. Но всякий, даже самый лучший план пилота может провалиться, и мой план провалился так блистательно, что мы все четверо вернулись с Гавайских островов пароходом. Но сначала разрешите мне рассказать о самом полете.

Фред Нунэн, звезда среди штурманов, раз десять летавший через Тихий океан в свою бытность на службе Панамериканской компании воздушных сообщений, взялся совместно с Гарри Мэннингом вести наш корабль на двух первых, наиболее трудных морских участках пути.

Поль Манц только в последнюю минуту решил попросить меня подвести его в Гонолулу. Я с радостью взяла его с собой, — он поможет мне в пути в качестве сменного пилота, а его технические знания очень пригодятся, когда будем проверять самолет перед большим перелетом на Гауленд. Лишь после того, как я уже согласилась взять его, я узнала, что невольно сыграла роль помощницы Купидона, — Поль признался мне, что ему хочется ле-

теть в Гонолулу не только потому, что мой полет интересует его как профессионала, но главным образом потому, что его невеста, миссис Тереза Майнер, уже выехала туда же на пароходе «Малоло» и самым быстрым способом увидиться с ней было принять участие в моем полете.

Целую неделю дожди не давали нам вылететь из Окленда. И в самый день отлета, когда в самолет заливали горючее, дождь все еще лил, но около четырех часов сквозь серые гряды облаков проглянуло солнце, и Золотые ворота¹ засверкали, словно предвещая нам счастливый путь.

С тяжелым грузом в 947 галлонов горючего «Электре» нелегко было подняться с мокрого аэродрома. Мы с Полем Манцем тщательно разработали технику взлета. Каждый должен был делать свое, — я вела машину, Поль ведал сектором газа и убирающимся шасси. 1 100 лошадиных сил в моих двух моторах «Уосп» так энергично потянули в небо 14 000 фунтов веса, что наши колеса оторвались от земли, пробежав по ней, как показал впоследствии промер, всего лишь 1 897 футов. Нужно сказать, что очень много силы придал моторам особый «октанный» бензин.

Поднявшись в воздух, я сейчас же сбавила газ. Моторы — что люди, они обычно отзываются на ласковое обращение. А моим моторам предстояла такая тяжелая работа, что мне хотелось обойтись с ними как можно мягче.

Первые несколько часов в воздухе часто являются показательными для всего дальнейшего полета. Поэтому мне нужно было для начала несколько часов дневного света, чтобы легче было следить за поведением самолета и моторов. Кроме того, пилоту, сознает он это или нет, легче вести перегруженную машину и не давать ей крениться, если линия горизонта ясно видна.

Золотые ворота, когда мы пролетали над ними, были действительно золотые. Позади нас смыкались темные облака. Но на западе вечернее солнце озаряло небо и в его лучах по одну сторону самолета поблескивали склоны Маунт Томалпеса, а по другую — Сан-Франциско, город легенд, и, уносясь на запад, мы видели под собой огромный новый мост — стальную нитку,

¹ Залив, на берегу которого расположены Сан-Франциско и Окленд.

по которой ползли крошечные букашки — возвращавшиеся в город автомобили.

Через час после старта мы увидели на фоне испещренных солнечными бликами кучевых облаков самолет Панамериканской воздушной линии. Мы пролетели так близко от него, что смогли его снять. До этих пор я еще ни разу не видела над морем другого самолета и позднее узнала, что самолеты Панамериканской линии никогда не видели друг друга во время своих перелетов через Тихий океан. Для Эда Мусика, ведшего в тот день рейсовый самолет, это тоже был первый случай. Мы летели быстрее и скоро обогнали его. На всех нас произвела сильное впечатление эта встреча с другим самолетом, а затем расставание над пустынными просторами океана. Сейчас это исключительный случай, а скоро, вероятно, будет так же обычно, как встреча двух рейсовых машин на наших сухопутных линиях.

По сравнению с трансатлантическими перелетами, проведенными без помощи радио, наш полет протекал почти что в обстановке дружеской болтовни. Мы ни на минуту не теряли связи с миром, могли ловить по желанию огромное количество передач, не считая сообщений, которые передавались специально для нас, и сами через определенные промежутки посылали в эфир свои координаты и сведения о ходе перелета. Всю ночь мы были так заняты, что не успели бы вздремнуть, даже если бы захотелось. Нам и поесть-то было некогда. У нас были с собой готовые завтраки, но, приземлившись, я заметила, что сандвичей почти не убавилось. Сама я съела в пути один сандвич и яблоко. Мои спутники удовлетворились горячим шоколадом и кофе, которые они наливали из термосов в бумажные стаканчики и наскоро глотали в свободные минуты.

В 5.40 утра по гонолулскому времени впереди появился Алмазный пик, который я видела в последний раз 11 января 1935 года, когда к вечеру пасмурного дня мой тяжело нагруженный Локхид-Вега летел на восток к берегам Калифорнии. Сейчас пик заблестел сквозь утреннюю дымку в точности в том месте и в то время, как предсказал Фред, что было особенно приятно.

Увидеть землю в то утро мне было еще радостнее, чем два года назад увидеть Калифорнийский берег. Ведь потерять целый материк не так-то просто, а вот Гавайские острова — другое дело, мы все

знали, как легко проскочить мимо них, не заметив.

Я чувствовала себя очень виноватой перед людьми, которые так рано встали, чтобы встретить нас, когда мы приземлились на аэродроме Уилер филд. Деликатнее было бы, конечно, приурочить свое появление к более позднему часу. Но это было трудно, поскольку я должна была вылететь из Окленда днем. Мне уже приходилось бывать на этих чудесных островах и я знала, что такое гавайское гостеприимство, но я не думала, что столько местных жителей согласится пожертвовать утренним завтраком, чтобы встретить нас на аэродроме. Кстати о завтраке: одним из самых ярких воспоминаний о первых часах после нашего прибытия осталась яичница, словно чудом поджидавшая нас в доме полковника Мак-Доннела и его жены.

Мы рассчитывали очень скоро лететь дальше, но оказалось, что погода в югозападном направлении никуда не годится. Пришлось задержаться в Гонолулу, и надо сказать, что во всем мире нет приятнее места для вынужденного ожидания. Как и в 1935 году, когда я одна летела через Тихий океан, я отдыхала в очаровательном доме мистера и миссис Хоумз на взморье Ваикики. После шестичасового сна и солнечной ванны на верхней веранде, откуда сквозь колеблющиеся кроны кокосовых пальм можно любоваться роскошным тропическим пейзажем, от моей усталости не осталось и следа. Где бы и когда бы я ни проснулась, меня ждала еда, а в промежутках я поглощала ананасный сок в совершенно невероятных количествах.

А в это время на аэродроме гавайский представитель фирмы Пратт и Уитни, Уилбер Томас, дорвался до моих моторов «Уосп». Я сказала ему, что он — один из очень немногих людей, которым я разрешаю дотронуться до них, пока не наступило установленное время для их проверки, а до этого времени еще очень далеко. Понимаете, когда прекрасный мотор безупречно работает, лучше его не трогать. Но мои моторы, на всякий случай, все же подверглись под его руководством своего рода механической ванне и массажу.

Время, которое мы показали, — 15 часов 47 минут от Окленда до Гонолулу, — явилось рекордным для перелетов с востока на запад. В связи с этим интересно отметить, как быстро совершенствуются

самолеты, особенно в отношении скорости. Мы, в сущности, летели как можно медленнее. Мы ни разу не давали полный газ. Попутный ветер скорее мешал нам, чем помогал: нам было бы легче лететь быстрее. При благоприятных условиях «Электра», или другая подобная ей машина, может с легкостью побить наш невольный рекорд на несколько часов.

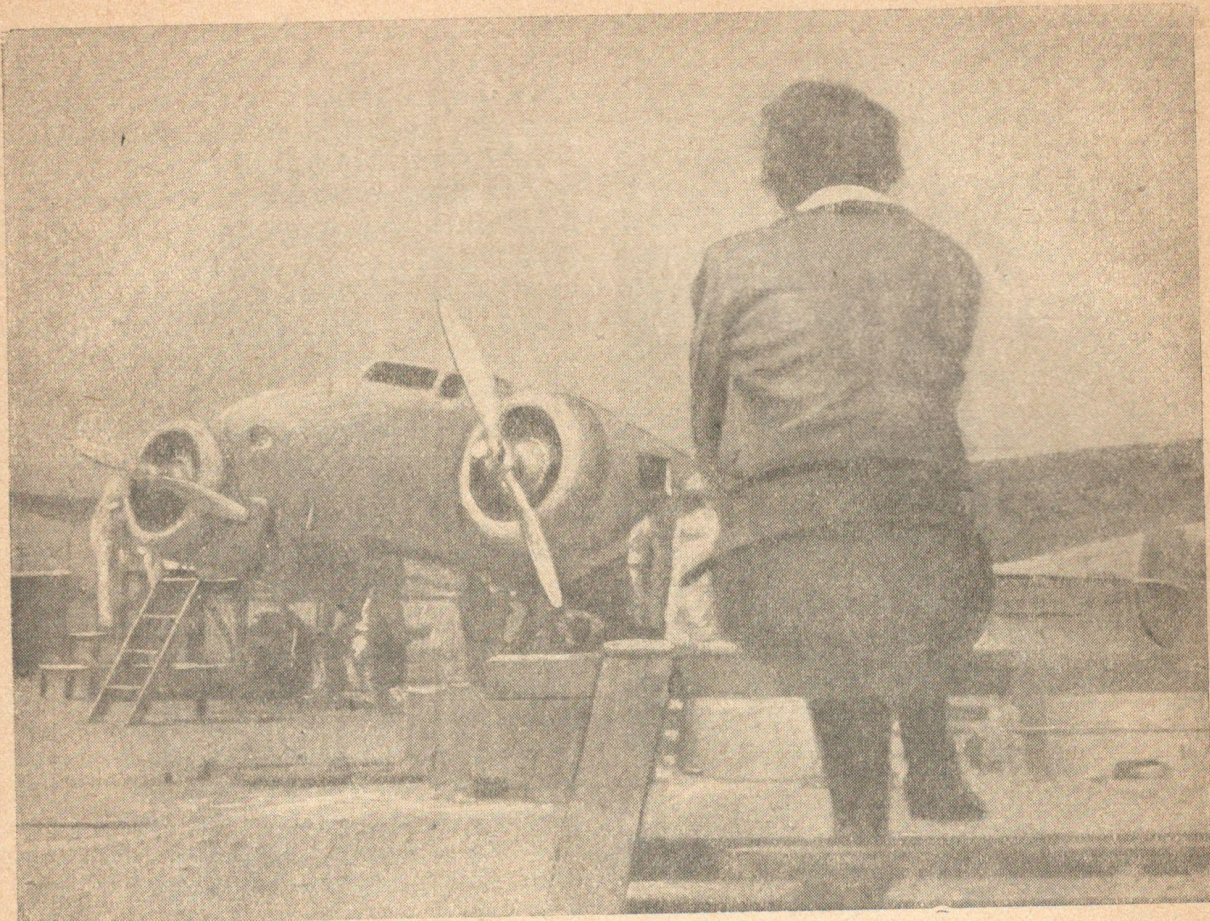
19 марта я писала из Гонолулу: «В таком полете, как наш, элемент скорости отнюдь не играет главной роли. Право же, я не тороплюсь. Вчера мне было очень обидно, что из-за плохой погоды я не могла отсюда вылететь. Но такие задержки, несомненно, предстоят и дальше. Я не гонюсь за рекордом скорости. Это удел других в ближайшем будущем. Мы будем свидетелями кругосветных полетов, таких быстрых, что дух захватит. Я же хочу, чтобы мой полет был максимально безопасным и разумным, я хочу показать моей «Электре» и сама увидеть наш чрезвычайно интересный мир как можно ближе к его поясу — экватору, а также, если все пойдет хорошо, привести домой в целостности и сохранности и машину, и пилота.

Я оказалась плохим пророком: на следующее утро мой бедный самолет был далеко не «в целостности и сохранности». Жестоко искалеченный, он лежал на дорожке аэродрома Льюк филд.

Серый рассвет спускался с восточных холмов на Пэрл Харбор. Из Уилера, где мы совершили посадку, мы перебрались на Льюк филд, где были лучшие условия для взлета — прекрасная бетонная дорожка в 3 000 футов длины. Мы решили вылететь на рассвете. Удивительно, сколько всего может случиться за один рассвет!

На борту у нас было 900 галлонов бензина, почти столько же, сколько при вылете из Окленда, хотя расстояние до Гауленда на 600 миль короче, чем первый отрезок нашего пути. Но сводки погоды, которыми я располагала, были неутешительны и я запасла горючее с тем расчетом, чтобы иметь возможность в случае необходимости возвратиться после восьми часов полета.

Впрочем, такая нагрузка отнюдь не являлась предельной для моей машины. Несколько раз я отлично поднимала ее в воздух и с большим грузом. И сейчас она шла по дорожке так легко, что мне казалось, что взлет уже совершился. Еще десять секунд — и мы оторвемся от земли,



Размышления перед отлетом

шасси будет убрано и мы устремимся на юго-запад. Ничто не предвещало беды.

А через десять секунд самолет, так блестяще доставивший нас в Гонолулу, неподвижно лежал на бетонной дорожке — несчастная раненная птица со сломанными крыльями.

Что касается экипажа, то мы отделались только моральной травмой, — уж очень неожиданно нагрянула на нас эта катастрофа. И Гарри Мэннинг, и Фред Нунэн, и я были совершенно невредимы. Зато на машину было больно смотреть: у нее сорвало шасси и одно крыло было сильно повреждено.

Сейчас, оглядываясь назад, я думаю о том, как удачно, что несчастье произошло на хорошем аэродроме, а не в какой-нибудь глуши, вдали от всякой помощи. И нужно отдать справедливость Фреду Нунэну и Гарри Мэннингу — оба вели себя молодцами. Когда первые люди подоспели к самолету и открыли дверь штурманской кабины, они увидели, как Фред методично складывает свои карты. Он сказал, что если я полечу опять, он готов сопроводить меня.

Прошло не более двух минут, после того как мы выбрались из сломанной машины, а я уже знала то, что хотела, — можно ли мне еще летать. Что мне этого хочется, стало мне ясно еще раньше, чем мы перестали скользить по бетонной дорожке. «Если мы не загоримся, попробую еще раз». Что-то вроде этой мысли промелькнуло у меня в мозгу. Каким-то чудом самолет не загорелся. За две минуты, о которых я упоминала, я успела выяснить, в каком он состоянии. Если машина погибла, другой нам не достать, это я знала. Если ее можно отремонтировать, начнем все сначала. Беглый осмотр убедил меня в том, что сломанные кости могут срастись.

— Теперь вы, конечно, откажетесь от этого полета? — В интонации говорившего слышался не столько вопрос, сколько утверждение.

Я покачала головой. — Нет, вряд ли.

Когда самолет и экипаж возвратились в Калифорнию, стало ясно, что нужно не плакать о том, что было, а готовиться к тому, что предстоит.

Поместив машину в ремонт, мы принялись выяснять, как повлияла задержка на

составленный нами план. Мы вылетели в середине марта, считая, что это лучшее время для полета с точки зрения погоды, если только можно говорить о каком-то одном «лучшем» времени на протяжении такого длинного пути. Трехмесячная отсрочка спутала все наши карты. За это время сезоны переместятся. В одних странах это перемещение окажется выгодным для летчиков, в других — наоборот. Тут начнутся дожди, там они кончатся, тут ветры будут благоприятные, там ожидаются муссоны и песчаные бури. И вот мы опять принялись изучать карты погоды во всем мире и совещаться с метеорологами, которые знают, как ведут себя дожди, туманы и температуры во всех точках длинного-предлинного экватора.

Эти совещания привели к тому, что я решила изменить направление полета. Первоначально представлялось более выгодным лететь с востока на запад; теперь же я остановилась на противоположном направлении. В конце-концов, что бы ни говорил мистер Эйнштейн, на каждой данной трассе расстояние остается одинаковым, мерить ли его с запада на восток или с востока на запад.

В течение апреля и мая мы имели немало случаев убедиться в печальной истине, что поломка самолета страшна не только для машины, но и для кармана пилота. Правда, чтобы помочь мне, великодушные друзья не скупились на презренный металл, но, даже приняв их помощь, я, можно сказать, заложила все свое будущее. Впрочем, сделала я это без сожалений. Для чего же другого и создано будущее?

Пересмотр нашей тихоокеанской программы оказался серьезной работой. Управление береговой охраны спланировало рейс своего катера на остров Гауленд так, чтобы он прибыл туда одновременно со мной. Военный флот предпринял и еще кой-какие шаги, и теперь все это нужно было менять, и притом так, чтобы доставить властям минимум неприятностей.

Затем встал вопрос о «бумагах». С помощью Государственного департамента мы собрали внушительную коллекцию самых разнообразных документов. Кроме обычных паспортов и виз для многих стран требовались специальные разрешения на посадку. На пути попадались запретные зоны, над которыми не разрешается пролетать. На некоторых территориях, а также над ними, не разрешается

иметь при себе огнестрельное оружие и киноаппараты. Затем требовались медицинские свидетельства; пилота и штурмана накачали до отказа всякими вакцинами и сыворотками. Есть и такие страны, которые не впускают к себе, если вы не можете предъявить удостоверения о высокой нравственности и о том, что полиция не имеет к вам никаких претензий.

Эти три месяца я была занята по горло. Почти ежедневно я бывала на заводе «Локхид», где совещалась с инженерами Хиббардом, Герслером и Джонсоном и уходила с головой в бесчисленные детали ремонта, который проводился под руководством Гарви Кристена и Фермана Грэй.

А почта! Если вас интересует, сколько народа хотело бы совершить кругосветный полет, затейте такую штуку сами и увидите, что принесет вам почтальон.

Самые лучшие письма я получала от молодежи. Для молодых людей, которые хотят летать, — особенно для самых юных, — в полете вдоль экватора таится невыразимая прелесть. Судя по письмам, мальчики и девочки, желавшие летать со мной, насчитывались сотнями, — милые ребятки!

«Мне пятнадцать лет, вес 105 фунтов, характер хороший, хочу повидать свет. У меня нет денег, но я буду так работать...» Это я получила из Мичигана.

Большинству моих «добровольцев» было от десяти до пятнадцати лет, причем девочек было не меньше, чем мальчиков, но попадались и взрослые. Один особенно упорный кандидат в числе прочих своих достоинств упоминал, что он холост и что жизнь его застрахована — «а это полезно, ежели разобьешься».

Одна милая девочка из Кентукки умоляла: «Пожалуйста, научите меня летать... Я заплачу вам, хотя бы пришлось потратить на это всю жизнь... Денег у меня не много, потому что мой отец грузит уголь в шахте».

«Электра» вышла из ремонта 19 мая. Через два дня мы перелетели на ней в Окленд.

В то время мы еще не объявляли о моем решении изменить направление полета. Хотелось ускользнуть по возможности незаметно. Я летела в Миами, надеясь двинуться оттуда дальше на восток, а путь от Бэрбенка через материк явился, кроме того, хорошей проверкой для самолета.

На следующее утро в Таксоне нам преградил дорогу самум. Но мы все же взлетели и перескочили через Эль Пасо на высоте 8 000 футов, в то время как под нами клубилась плотная масса песка, похожая на бурное желтое море. К вечеру мы достигли Нью-Орлеана, а утром 23 мая двинулись на юго-восток к Миами.

Из Нью-Орлеана в Тампу мы летели километров 600 по прямой, над северовосточным углом Мексиканского залива. Бо, мой механик, сопровождавший меня в трансконтинентальном перелете, еще никогда не летал над таким большим водным пространством и, кажется, это ему не очень понравилось.

Во второй половине дня мы прилетели в Миами и с помощью персонала Пан-американской линии занялись последними приготовлениями, которые отняли неделю.

1 июня, в 5.56 утра, NR-16020 поднялся с муниципального аэродрома в Миами, имея на борту штурмана Фреда Нунэна и пилота — меня; место назначения — Калифорния; маршрут — самый длинный, какой мы только сумели избрести.

Перед самым взлетом произошла задержка. Бо, мой механик, запаивал сломанный провод от терморпары, который замеряет температуру головок цилиндра левого мотора. Мы в это время пользовались последними минутами отдыха — сидели на бетонной площадке перед ангаром и смотрели, как восходящее солнце смеет с неба серое серебро рассвета.

Но вот провод запаян, капот захлопнулся.

— О'кэй, — сказал Бо.

После взлета мы медленно поднимались в течение тринадцати минут и взяли курс на Порто Рико. Изумительно красива в раннем утреннем свете была изогнутая линия, которую образует синяя глубь Гольфштрема, встречаясь с аквамариновыми водами прибрежных мелей.

Временами мне казалось, что я различаю в воде очертания прозрачных рыб — темные пятна на светлом песчаном дне. По слухам, в этих местах водится меч-рыба. Говорю «по слухам», потому что единственный раз, когда мы удрали с аэропорта на рыбную ловлю, мы не поймали ни одной рыбины — ни на границе Гольфштрема, ни ближе к берегу. Так что для меня эти рыбы так и остались мифическими существами, хотя я готова при-



Амелия Эрхарт и американский летчик Вилли Пост, погибший при попытке перелета через Северный полюс

знать, что права не я, а мои флоридские знакомые — энтузиасты-рыболовы, и даже готова согласиться с жестоким замечанием одного из них, что «Как рыболов мисс Эрхарт — отличный летчик».

В начале седьмого мы увидели два корабля. К этому времени в кабине все уже было устроено; пролетая над этими судами, я включила радио и поймала станцию N AM в Миами, которая каждый час передавала сводки погоды на нашем пути, составленные лучшими метеорологами Пан-американской линии. Сама я должна была посылать сообщения каждые полчаса — в 6.15, 6.45, 7.15 и так далее.

С первым сообщением я немного запоздала, потому что как раз в это время из Миами передавали описание моего старта, а такого интересного номера я никак не могла пропустить. Этот шедевр передавали, повидимому, с пластинки, записанной на аэродроме; стартовали мы так рано, что большинство добропорядочных мيامийцев в то время еще не жили в постели и теперь их услаждали описанием моего взлета, пока они сидели за завтраком, а мы неслись на юг.

И вот, в ста милях от аэродрома, я ждала, затаив дыхание, что скажет диктор — удастся ли мне благополучно взле-

теть! Было очень забавно слышать рассказ о себе в третьем лице. Как полагается, по радио отчет о самом обыкновенном взлете превратился в захватывающую повесть.

Солнце поднималось все выше, море затянуло дымкой. Пушистые облачка медленно проплывали под серебряными крыльями самолета. Фред Нунэн не столько любовался пейзажем, сколько высматривал очертания островов и маяки, по которым он проверял наш курс и скорость. Для него все это были знакомые края.

В 6.30 мы увидели длинный риф у Багамских островов. Около семи под нами появился яркозеленый ковер — остров Андрос. Бахрому ковра составляли разноцветные щупальцы моря, изрезавшие остров, словно зеленые змеи, извивающиеся в каком-то морском Эдеме.

Красота этих тропических морей резко отличалась от свинцового однообразия северной части Атлантического океана и необозримых тихоокеанских просторов, какими я их видела с самолета.

В моем журнале я нахожу запись, начерпанную карандашом во время полета, что близ Андроса мы видели наполовину затонувший корабль, немой свидетель давнишней трагедии. И еще такие строки: «Под нами крошечные скалы и рифы высовывают голову из воды... Так мало маяков — бедные капитаны, трудно им... На одном острове — черные силуэты деревьев на выжженной солнцем земле... Хорошая трасса, — только что скроется из виду один остров, как на горизонте появляется другой... Тени облаков (белых облаков в синем небе), как гигантские цветы в зеленом море... Сверху дождевые облака... Солнце еле пробивается сквозь эту завесу, поэтому не жарко; на высоте 4 800 футов^t воздуха всего 8 градусов... Много пользуюсь помощью «Сперри»... Поймала какую-то испанскую радиостанцию и услышала свое имя... Море и небо слились в одно — ничего не видно... Ф. Н. чует землю».

Высоко громоздились кучевые облака, на бледной воде мелькали их тени. Мы летели на высоте тысячи футов, проскакивали под облаками, снова выплывали на яркий свет — точно играли в прятки с солнцем.

Часов в девять Нунэн рассчитал, что в десят минут второго мы будем в Сан Хуане. Я вспомнила, что совсем недавно, когда мы летели над Мексиканским зали-

вом и до земли было еще далеко, тот же Нунэн определил, что в 12.10 мы увидим Тампу. Мы увидели ее ровно одной минутой раньше. С тех пор я безоговорочно уверовала в способность моего спутника предсказывать будущее.

Располагая помощью такого прекрасного штурмана и автопилота «Сперри», я скоро стала чувствовать себя довольно глупо. А тут еще радио — очень уж все получалось легко и просто. Будь я одна, я летела бы вдоль берегов и разрывалась бы на части, пытаясь одновременно вести самолет и следить за тем, где я нахожусь.

В полдень штурман Нунэн сказал мне, что мы отклонились от курса на юг, и я выправила направление машины. В это время мы не видели ничего, кроме моря и неба. И вдруг из тумана возник Порто-Рико. Это было в самом начале первого часа. Проверая время, я вспомнила, что ела в последний раз до рассвета, в каком-то кафе в Миами, от которого нас отделяли 1 600 километров. Позже Фред признался мне, что закусил сэндвичем и чашкой кофе.

Мы пошли вдоль берега и скоро достигли аэродрома, расположенного рядом с живописным городом Сан Хуан. Странное зрелище представляла собой четырехмачтовая шхуна, бросившая якорь чуть не на самой стартовой дорожке. Впоследствии выяснилось, что она привезла из Нова Скотии (Канада) груз трески, а обратно направлялась, нагруженная солью с острова Таркс.

В тот вечер мы слушали грохот прибоя, бушевавшего у самых дверей дома, и баюкающую песенку лягушек и ночных насекомых. Ни шума колес, ни радио, и в северном направлении — ни одного следа до самой Гренландии.

Только один разговор у меня и был в тот вечер, до того как в восемь часов я улеглась спать. Это был телефонный разговор с моим мужем, звонившим из редакции «Геральд трибюн». Оказалось, что моя каблограмма с отчетом о дневном перелете, которую должны были передать в газеты, так и не ушла из Сан Хуана. Видимо, местный телеграфист решил, что нет смысла возиться с такой ерундой, и, по всей вероятности, он был прав. Трудно быть корреспондентом после того, как целый день проработала пилотом... Но больше всего, думается мне, мистеру Путнэму хо-

телось просто пожелать мне спокойной ночи. Это было приятно.

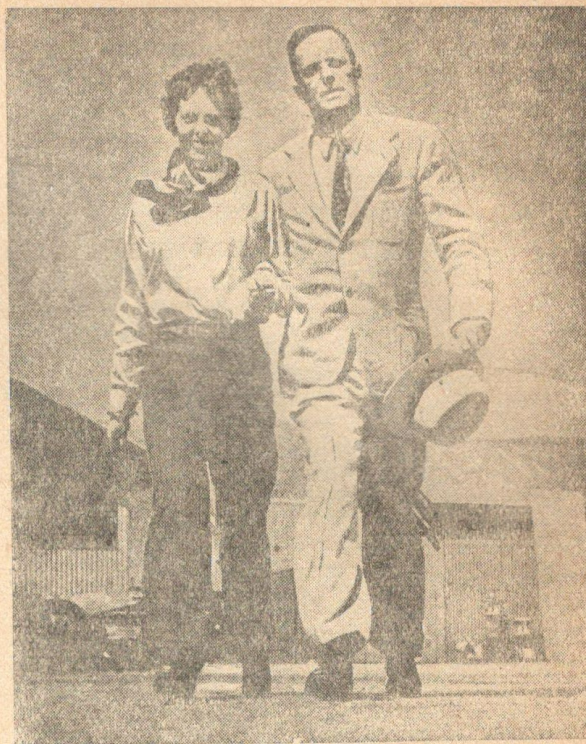
Я надеялась, что из Сан Хуана мне удастся за один день перелететь в Парамарибо в Нидерландской Гвиане. Но из этого ничего не вышло и мы переночевали в Карибито на территории Венесуэлы.

После того как мы пересекли зеленые горы Порто Рико, мы не видели внизу ничего, кроме синего моря и облаков, пока справа не показался остров Маргарита. Запись из моего журнала: «Облака растянулись вширь. Напоминают белую яичницу». Почти все время я летела на высоте 8 000 футов при встречном ветре, дувшем со скоростью миль тридцать в час.

Берег Венесуэлы в туманной дали — мое первое впечатление от Южной Америки. Когда мы подлетели ближе, я разглядела густо поросшие лесом горы, а между ними — широкие промежутки равнин и джунглей. Эти густые тропические джунгли я увидела впервые и нужно сказать, что с точки зрения пилота они представляют собою наименее приятные из всех возможных посадочных площадок. Бывали случаи, когда летчики, свалившись на верхушки деревьев, оставались более или менее целыми и могли продолжать дорогу пешком. Но сомнительное, должно быть, удовольствие — пешеходная прогулка по таким джунглям! Падать на них куда легче, чем выбираться из них.

Мутная река вилась по ущелью, над которым мы летели, — красно-бурая змея, ползущая среди сплошных зеленых зарослей. В нескольких милях от берега мы увидели красные крыши города Карибито и приземистые нефтяные вышки на его окраинах. Аэродром в Карибито прекрасный, с мощными дорожками и отлично оборудованным ангаром. Он находится в совместном ведении Панамериканской линии и компании Стандарт-ойл. Нас встречали президент штата Монагас дон Андрес Роландо и министр дон Рамиро Рендилес с женами; они выразили свою искреннюю радость по поводу нашего прибытия в их прекрасную страну.

Пока «Электра» подкреплялась бензином, экипаж ее был приглашен к завтраку, уже поджидавшему нас в ангаре. Это был замечательный завтрак из множества вкуснейших блюд; здесь было все — от виноградного сока до бифштексов и пирогов с фруктами. Нашим хозяином был Генри Е. Лайнем, представитель компании Стандарт-



Амелия Эрхарт с мужем

ойл в Венесуэле; в его доме мы и остановились. Повидимому, летучих гостей всюду ожидает радушный прием.

У моего прибора я нашла орхидей, чудесные цветы, которые можно увидеть в петлице у жителей тусклых северных городов только в самых экстраординарных случаях. А здесь они растут на лугах, как маки в Калифорнии.

3 июня, когда мы вылетели из Карибито, небо было обложено дождевыми тучами. Мы пронеслись над джунглями до моря и увертывались от ливней, пока это мне не надоело и я не решила, что лучше пожертвовать красотами пейзажа и выбраться сквозь облака вверх, в хорошую погоду. Мы поднялись на 8 000 футов, и выше нас не осталось ничего, кроме нескольких самых высоких горных вершин.

Когда мы увидели Джорджтаун, в Британской Гвиане, мы были далеко от берега, — сокращали расстояния, — но все же мы разглядели аккуратные, изрезанные каналами поля вокруг города и вдоль моря. Между двумя Гвианами — Британской и Нидерландской — в море впадает река Пикери, образующая широкую илистую дельту. И во всей этой местности много разлившихся рукавами рек, иногда соединенных между собой поперечными протоками.

Скоро мы увидели реку Суринам — серебряную ленточку, зигзагами бегущую к морю, а на самом деле — широкий поток с низкими илистыми берегами и зелеными островками, поросшими молодым лесом. В двенадцати милях от устья стоит Парамарибо, столица Нидерландской Гвианы, а за ней, еще на двадцать пять миль в глубь страны, находится аэродром.

Мы знали, что наш путь лежит вдоль узкоколейной железной дороги. Мы летели очень низко, следуя за каждым ее поворотом. Только и видно было, что бесконечные джунгли, да местами вдоль железной дороги — хижины и маленькие рисовые поля. Вглядываясь в дым и в белое, развешенное для просушки, я пыталась уловить направление ветра, так как была уверена, что посадочная площадка окажется очень маленькой и приземляться нужно будет чуть ли не отвесно.

Через несколько минут появился аэродром. Это был поистине приятный сюрприз. Подо мной расстиралась не наскоро расчищенная площадка, а один из лучших естественных аэродромов, какие мне только случалось видеть; и все было подготовлено к нашему прибытию с чисто голландской добросовестностью.

На шесте развевался оранжевый конус. Полосы белой материи отмечали лучшее место для посадки. Как только с земли завидели наш самолет, был зажжен костер, чтобы мне стало ясно направление ветра, и кто-то замахал белым флагом, указывая мне путь. Аэродром этот называется «Зандери», что значит «Песчаный». Насколько я знаю, на много миль вокруг не найти ничего подобного ему.

На следующий день мы думали перелететь в Форталесу в Бразилии, хотя ставили свой отлет в зависимость от погоды и состояния аэродрома. Накануне в Парамарибо шел сильный дождь, но служащие аэродрома торжественно пообещали устроить нам на утро самый удобный для взлета ветер и сухое поле, словно это входило в их обязанности гостеприимных хозяев.

Этот южноамериканский кусок нашего пути оказался для Фреда чем-то вроде возвращения на родину; у него здесь было множество знакомых и он хорошо знал берега, хотя не бывал на аэродромах, которыми мы пользовались. Понемногу я узнала всю историю моего спутника.

Оказывается, он не только воздушный штурман, но и старый морской волк. А также по каким-то неясным причинам имеет свидетельство лоцмана первого класса на Миссисипи. За двадцать лет плаваний по морям он семь раз обогнул мыс Горн: три раза на парусном судне и четыре — на пароходе. Пятнадцати лет он по собственному желанию ушел из дома и отправился в море. В мировую войну плавал на корабле, перевозившем боеприпасы из Нью-Йорка в Англию, а потом служил в британском военном флоте на трех разных судах, которые все подвергались нападению подводных лодок.

Однажды мы разговорились о задержках, которые, как видно, неизбежны во время полетов, особенно таких, как наш.

— Это все относительно, — сказал Фред. — Стоит нам задержаться на один день и мы уже злимся. А все потому, что за этот один потерянный день могли бы пересечь целый материк или океан. Лучший способ научиться терпению — это плавать на паруснике. Вот я в 1910 году плавал на «Кромтоне», тогда это было самое большое парусное судно под английским флагом. Из-за плохой погоды мы шли из штата Вашингтон на берегу Тихого океана в Ирландию 152 дня. Станешь, знаешь ли, философом, как проделаешь один рейс за полгода!

И я решила, что не стоит изменять самолету.

Погода в Парамарибо была великолепная, только над рекой Суринам висел утренний туман. Мы взлетели, сделали круг над самыми макушками деревьев и стали набирать высоту.

Вчера я познакомилась с новым материком. Сегодня я в первый раз пересекла экватор. Фред подготовил соответствующую церемонию, в которой сам он должен был исполнять роль воздушного Нептуна. Но, когда тень «Электры» пересекла воображаемую линию, мы оба были так заняты, что он совсем забыл окатить меня холодной водой из термоса, которую как он впоследствии признался, он специально заготовил для этого случая.

Помню, как однажды, пересекая ночью Соединенные штаты, я с большой высоты увидела через прорыв в облаках широкую Миссисипи, поблескивавшую в лунном свете. Сегодня мы перелетели через южную сестру Миссисипи — огромную Амазонку. Мы, собственно, летели не над са-

мой рекой, а пересекли ее устье — 180 миль по прямой от мыса до мыса. Справа от нас простиралась дельта, сверху напоминавшая лоскутное одеяло, сшитое из разноцветных протоков, и у каждого из них был свой путь и свой особый оттенок — то мутножелтый, то бурый, и все они несли в море, словно спички, тысячи и тысячи огромных, вырванных с корнем деревьев. На какое расстояние от берега эти щупальцы мутной воды загрязняют море, — не знаю.

После десяти часов полета приятно было увидеть Форталесу в точности там, где ей полагалось быть, судя по картам, — между горами и морем, на рыжей песчаной равнине в глубине полукруглой бухты чуть западнее мыса Мукурипе. Теперь берег представлял собой совершенно иную картину: вместо непролазных джунглей, доходящих до самого моря, здесь тянулись обширные пространства полупустыни и заливаемые приливом илистые равнины и песчаные рифы. Климат здесь суровый. Не дожди, а засуха — обычное явление.

Форталеса — город со стотысячным населением, крупный центр, самого названия которого почти никто в Северной Америке никогда не слышал. Сама я была настолько невежественна, что считала Наталь более важным пунктом. Это потому, конечно, что Наталья так часто фигурирует в авиационных маршрутах.

Аэропорт в Форталесе нам так понравился, что мы предпочли готовиться к прыжку через Атлантический океан здесь, а не в Натале, откуда, собственно, начинается этот сильно облетанный участок пути. Когда капитан Мачедо великодушно предложил нам воспользоваться услугами Панамериканской компании, мы решили устроить дневку и привести в порядок машину как с технической стороны, так и с хозяйственной, а также и себя. Костюмы наши требовали самого неотложного внимания: если после одной недели пути мы стали так страшны, в каких же оборванцев мы превратимся к концу перелета!

Что касается машины, то в смысле ремонта следовало только зачинить небольшую течь там, где одно из соединений чуть-чуть пропускало бензин, что, впрочем, не грозило никакой опасностью. Но хотя самолет был в полном порядке, его все же следовало подвергнуть тщательному осмотру, сменить масло, смазать, проверить



Встреча Амелии Эрхарт в Форталесе

пасси и так далее. А главное — нужно было его основательно почистить. За неделю полета металлические поверхности сильно потускнели от дождя и влажного воздуха.

Самим нам тоже не мешало почиститься. Все мои рубашки просились в стирку, а брюки и ботинки пришли в такое состояние, что я уже не надеялась когда-либо привести их в приличный вид. Считалось, что мой единственный чемодан вмещает все, что может мне понадобиться во время кругосветного полета, но, конечно, особенно много перемен я не могла захватить. Мой гардероб составляли пять рубашек, две пары брюк, две пары обуви, легкий рабочий комбинезон и невесомый дождевик, да самые необходимые туалетные принадлежности. И это для меня было немало. В дни моей юности я летала через Атлантический океан совсем без багажа, с одной зубной щеткой. Зато в Лондоне я имела удовольствие покупать буквально все, «с самого начала».

На один день я превратилась в туристку и снимала осликов, нагруженных товарами и людьми. На спину им надевают остроумное сочетание седла и корзины и они поднимают чудовищные грузы. Деловитая, оживленная Форталеса изобилует контра-

стами. Автобусы, трамваи, автомобили, и тут же — допотопные повозки и вьючные ослы. Ветхие дома, крытые старинной, обветренной черепицей, чередуются с образчиками самой современной архитектуры. А над взморьем, где снуют примитивные парусники «катамараны», гудят самолеты, отлетая в Миами, Буэнос-Айрес и дальше.

Ночью шел проливной дождь и я со страхом думала, не превратился ли аэродром в болото. Но, к счастью, он отлично дренирован и земля была твердая, как асфальт. Поэтому мне не стоило никакого труда поднять в воздух легкий груз, необходимый для короткого, 270-мильного перелета в Наталь.

Мы взлетели в 4.50 утра и приземлились в Натале в 6.55, закончив всю дневную работу еще до того, как порядочным людям полагается завтракать. Впрочем, мы и хотели прибыть в Наталь пораньше, так как считали возможным в тот же вечер начать перелет через Атлантический океан.

Погода была ненадежная, все утро облака и дожди гонялись друг за дружкой по небу. Мы пролетали над интересными местами. Вдоль берега ярко блестел песок дюн. Промелькнула красивая церковь на высоком холме, одна из самых старинных в Бразилии. Мы ее видели совершенно ясно и даже разглядели прихожан — черные точки, ползущие по белой ленточке — дороге.

Аэропорт Натала бросился нам в глаза раньше, чем самый город. Это огромное поле, разрезанное длинными дорожками, с большими ангарами и жилыми помещениями. Здесь постоянно садятся и взлетают французские, германские, бразильские и американские самолеты. — вероятно, это самый интернациональный и многоязычный аэродром нашего полушария.

Последние несколько минут перед посадкой мы удирали от черного дождевого шквала. Когда мы свернули на дорожку и стали рулить к ангару, дождь настиг нас, мутный тропический ливень, за которым в пятидесяти футах ничего не было видно. К нам в кабину дождь не проникал, но те, кто выбежал нам навстречу, чтобы вкатить самолет под крышу, промокли до костей.

Сейчас, когда я пишу эти строки, под окном у меня двое детей играют в песке. Мне тоже хочется поиграть или хотя бы

погреться на солнышке рядом с ними. Прибой разбивается о выброшенное на берег затонувшее судно. По пути я видела много таких кораблей и длинные белые ленты прибой ударялись о песчаные отмели, которые коварно притаились под водой милях в двадцати пяти от берега.

Хочу купить себе такие сандалии, как здесь носят. Теперь я понимаю, откуда пошли модные в этом году туфли без задников и носков, — их родина где-то возле экватора.

Вечером 7 июня колеса моей «Электри» коснулись Африки — третьей части света на нашем пути. Теперь оставалось еще две — Азия и Австралия. И еще — мы вторично пересекли экватор и по плану должны были пересечь его еще два раза после Индии.

С аэродрома Парнамириу в Натале (Бразилия) мы вылетели в 3.15 утра.

Летели мы примерно с той скоростью, как и планировали. Средняя скорость всего полета была у меня рассчитана в 150 миль в час. Путь через Атлантический океан составляет 1 900 миль, и, несмотря на встречный ветер, мы делали на этом участке перелета в среднем лишь немногим меньше. Здесь, как и раньше, я совсем не перегружала моторы. Я шадилась их, зная, какая им предстоит работа. Если бы оказалось нужно, мы с легкостью могли бы накинуть двадцать миль в час.

Когда-то, перелетая через Атлантический океан на 4 000 миль севернее, чем сейчас, я вела нечто вроде дневника. Часть этих записок впоследствии вошла в мою книгу. Здесь я даю выдержки из своего «журнала» (отрывного блокнота для стенографических записей) в том виде, в каком они были нацарапаны, пока «Электри» несла нас над южной частью Атлантического океана.

«6.50. Пересекаем экватор, высота 6 000 футов. Яркое солнце. Под нами белые бабочки. Впереди — темные облака.

Под нами пароход. Спустилась, чтобы нас увидели и сообщили на берег.

Погода портится. Дождевые тучи. Пока я пишу, машину ведет «Сперри». Пролетели сквозь сильный дождь. Ничего не видно. На козырьке коричневые струйки.

Пробовала поймать что-нибудь по радио. Ничего не вышло. Дождь. Никогда не видела такого дождя. Пропеллеры кажутся мутными пятнами.

Через полчаса — половина пути.

9.41 по натаальскому времени. Облака меняются: стали легче, редуют. Местами просветы. Трудно поверить, что солнце на севере, но это так.

147 миль в час	все расстояние 1 900
8 часов в пути	пролетели 1 176
1 176	осталось 724

Еще семьсот с лишним миль... примерно столько же, сколько от Бэрбенка до Альбукерка. Еще далеко... и очень далеко от радиолучей и освещенных воздушных линий... наши летчики, там — дома, и не знают, как им легко работать... особенно на постоянных рейсах.

Сверху тучи. Видимость хорошая, только временами ливни. Фред произвел замер. Говорит, что мы немного отклонились на север.

На козырьке «масло от пропеллеров и дождь — какая-то грязная эмульсия. Ничего не видно. Впрочем, и смотреть не на что. Фред ловит насекомых».

На этой записи трансатлантический журнал заканчивается. Без объяснений она может показаться несколько интимной и не совсем приличной. На самом же деле она трактует о высоко научных материях.

Охотились мы за микроорганизмами верхних слоев воздуха. Фред К. Мейер из департамента земледелия снабдил меня «небесным крючком». С помощью его можно на лету брать пробы воздуха, которые затем сохраняются в запечатанных алюминиевых цилиндрах и передаются в лаборатории для микроскопического исследования. «Небесный крючок» представляет собою металлическую палку около метра длиной, в конец которой вставлен цилиндр. Палку высовывают в воздушный поток, повернув цилиндр отверстием вперед, и он вбирает в себя всякую мелкую тварь, населяющую тот кусок атмосферы, через который мы в данную минуту пролетаем.

Мы изобрели для нашего небесного крючка некое техническое усовершенствование. Нунэн был слишком занят, чтобы держать его, высунув из окна кабины или из двери фюзеляжа, даже если бы это было возможно. Поэтому в Миами мы попросили припать к борту самолета, сейчас же за дверью фюзеляжа, металлические кронштейны. Приоткрыв дверь фюзе-

ляжа на два-три дюйма, мы вставляли палку в эти кронштейны, открыв руками цилиндр. После этого в течение получаса им распорядилась природа. А потом мы закрывали и запечатывали цилиндр и записывали, где и когда была взята проба.

Пока мы летели в Африку, у нас их набралось штук пятнадцать. Давая мне указания, мистер Мейер писал: «Впервые этот вид исследования был введен Луи Пастером в его классических экспериментах 1860 года и с тех пор подобные работы производятся биологами и ботаниками многих стран. Последние результаты наших исследований верхних слоев воздуха дают возможность выяснить в основных чертах роль ветра в распространении микроорганизмов. Выяснение этого вопроса чрезвычайно важно во многих отношениях — в частности, оно поможет проследить и пресекать заболевания растений и животных».

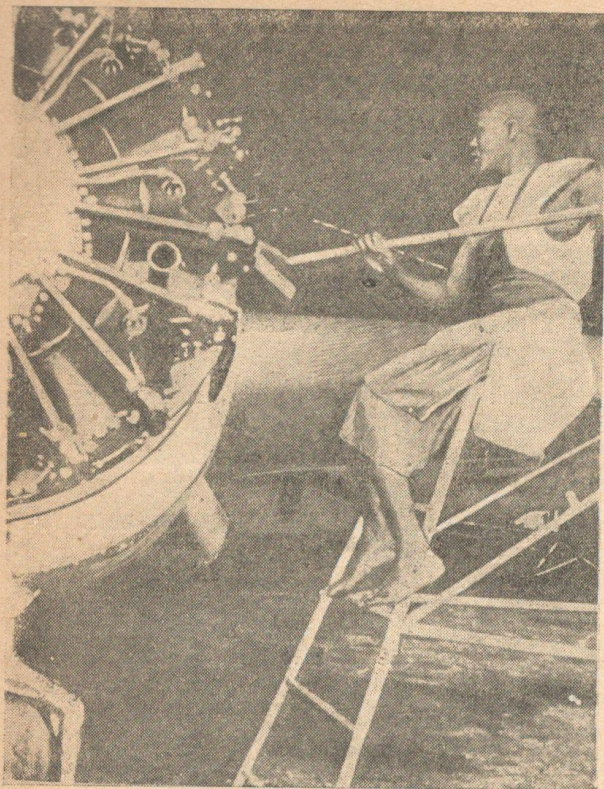
Чтобы набить себе руку, мы еще до вылета попробовали набрать воздуха в наши алюминиевые цилиндрики. Один раз Фред нечаянно кашлянул прямо в отверстие цилиндра.

— Этот нужно выбросить, — сказал он, — в нем теперь столько микробов, что под микроскопом получится целый зверинец.

Но я настояла на том, чтобы включить этот цилиндр в нашу коллекцию. Пусть лаборанты поломают себе голову, сравнивая его содержимое с невинными бактериями экваториальных высот. Интересно, к каким космическим выводам они придут с помощью Фреда!..

В Сан-Луи, где мы приземлились, находится главная контора трансатлантической линии Air France и я с благодарностью вспоминаю прекрасный аэродром и сервис, которыми мне было предложено воспользоваться. Но, если говорить начистоту, я, собственно, собиралась сделать первую посадку в Дакаре, на 163 мили южнее Сан-Луи. Виновата во всем я сама.

Когда впереди показался берег Африки, в воздухе висела густая дымка и некоторое время не было возможности ориентироваться по местным предметам. Мой штурман сказал, что нужно брать южнее. Последуй я его указанию, мы через полчаса были бы в Дакаре. Но мне почему-то показалось правильнее забрать влево, и пролетев 50 миль вдоль берега, мы очутились в Сан-Луи, в Сенегале. А тут, когда



«Электру» моют после прибытия в Африку

мы уже были над аэродромом, разумеется, следовало идти на посадку, а не лететь обратно над незнакомой страной, да еще перед самым наступлением внезапной тропической ночи.

Весь перелет через океан занял тринадцать часов двенадцать минут.

У Африки есть свой запах. В Дакаре пахнет так же, как в Сан-Луи. Это какой-то острый человеческий запах, совсем не похожий на ароматы южноамериканских городов, — ароматы рыбы, мяса и зрелых, а иногда и перезрелых фруктов.

Я принадлежу к людям с очень развитым чувством обоняния. Запахи цветов, мест и людей часто запоминаются мне так же ясно, как их зрительный облик. Во время полетов это иногда полезно, иногда приятно, а иногда — наоборот. Например: учуешь едкий запах перегретого масла или резины и сделаешь, что полагается. Вдохнешь благоухание цветущих фруктовых садов или апельсиновых рощ, которое порой долетает очень высоко. Безошибочно узнаешь по запаху, что летишь над сернистыми болотами, окружающими Ньюарк, или над чикагскими бойнями.

Чтобы полнее всего ощутить новый пейзаж, самое лучшее — влететь в него. На-

пример, свалиться с западного неба на берег Африки. Когда путешественник приближается к новой стране этим способом, ему некогда подготовиться, акклиматизироваться социально и географически, — это не то что медленная поездка на пароходе с частыми остановками, когда проникаешь в новый край постепенно и грани его стираются, а очертанья теряют свою четкость. В таком путешествии, как наше, декорации меняются внезапно, резко. Тем и увлекательны перелеты наших дней. На прошлой неделе — родина. Вчера — Южная Америка. Сегодня — Африка.

Утром 8 июня мы перелетели из Сан-Луи в Дакар. Там я решила задержаться на один день, главным образом потому, что через два часа после вылета из Натале у меня зашалил бензиномер. Главный механик на аэродроме в Дакаре быстро разобрал в чем дело: сломалась ось. Пока он чинил ее, — а это — нелегкая работа, когда не знаешь английского языка, на котором напечатана синька, и имеешь дело с совершенно новым типом самолета, — я была занята сорокачасовой проверкой моторов, рассчитывая, что ими больше не нужно будет заниматься до самого Карачи.

Превосходный Дакарский аэродром расположен на живописном мысе, совсем близко от розового города. Я дописываю эту главу моих заметок в ангаре, пока ловкие механики Air France возятся с моей машиной. Всю ее до последнего дюйма вымыли мылом. На этот раз «Электра» совершала свой туалет силами туземного населения и столько грязи с нее, кажется, еще никогда не смывали.

Завтра, если ничто нам не помешает, мы пускаемся в длинный путь через Африку. Уточнять свой маршрут мы будем по дороге. На материке стоит сильная жара, что не благоприятствует полету. Мне предсказывают ураганы на юге и самумы на севере; попробую проскочить между.

До сих пор мы летели торными путями; из Миами в Наталь по маршруту Панаме-риканской компании, из Натале в Дакар — по обычной трассе трансокеанских полетов. Теперь «Электра» устремляется в края, где самолеты летают довольно часто, но регулярных рейсов не существует.

Сводки погоды, которые мы получили в Дакаре, предвещали мало хорошего.

В Судане, через который нам предстояло лететь, ожидали ураганов и бурь. Поэтому я решила лететь не в Ниами, как предполагала, а взять немного севернее, на Гао, расположенный в верховьях Нигера. Около шести утра мы уже были в воздухе и через семь часов пятьдесят минут сели в Гао, во Французском Судане.

От берега мы летели бассейнами Сенегала и Нигера прямо на восток. Полет протекал приятно и спокойно. Мы не торопясь делали около 150 миль в час и во втором часу дня все 1140 миль пути уже остались позади. На трети пути мы пересекли реку Сенегал, а еще через 400 миль пролетели над озерами и верховьями Нигера, оставив справа от себя невысокие горы. К северу от нас в 400 милях вверх по реке от Гао остался сказочный Тимбукту, который мы, возможно, увидели бы, если бы знали в точности, когда и где его высматривать.

Гао — южная конечная станция автомобильного пути через Сахару, который с каждым годом приобретает все большее значение. От Гао на юг Нигер судоходен на протяжении больше 1000 миль, до самого его впадения в Гвинейский залив, где название «Невольничий берег» наводит на неприятные воспоминания о не так еще давно прошедших временах.

Для нас, во время нашего спешного визита, в Гао существовал только аэродром. Мы не требовали ключей от города, если двери ангара были открыты и механики в сборе. Так оно неизменно и бывало, и неизменно я находила на аэродроме свои визитные карточки — пятидесятигаллоновые бочки с бензином — и на каждой из них мое имя, напечатанное большими, красными или белыми буквами. Ровно столько горючего, сколько было заказано за много месяцев вперед, ожидало меня во всех пунктах посадки и еще во многих местах, которые мы миновали в связи с переменной маршрута или просто проскочили, не приземляясь. Первое, что мы видели, вкатывая самолет в любой ангар от Карипито до Порта Дарвина, были эти бочки «Амелия Эрхарт», аккуратно выстроенные в ряд в ожидании, когда жадная «Электра» выпьет их содержимое. Пустые металлические бочки мы оставляли повсюду на память о своем посещении.

В Гао, как и всегда, мы поднялись до зари и взлетели после изумительного завтрака, гвоздем которого был омлет с гри-

бами и чашка прекрасного французского шоколада. Теперь, по новому маршруту, нам предстояло лететь в Форт Лами, в 1000 миль от Гао. На расстояния в Центральной Африке не скупаются. Перелет в 1000 миль здесь обычное дело. Здесь быстро проникаешься ощущением, что какие-нибудь несчастные 500 миль — это, с точки зрения летчика, вообще не расстояние. Сами мы, правда, особенно длинных перелетов не совершали, но все же в четыре приема отмахали 4350 миль. Это то же самое, что четыре дня подряд летать из Нью-Йорка до Сан-Луи, что для одного пилота очень утомительно, особенно если это является только частью большого номера с прологом и эпилогом.

В день перелета в Лами и на следующий день мы неслись над невообразимо бесплодными местами, над пустыми землями, где царит вечная нужда, где местные жители упорно цепляются за существование, совершенно непонятное для западного человека. Сначала, на протяжении 170 миль, мы держались течения Нигера и проверили свое местонахождение по военному посту Ниами. Впоследствии я узнала, что французские власти приготовили нам встречу, и пожалела, что не заглянула к ним в гости. Но погода была к нам милостива и мы решили, что разумнее будет пролететь дальше.

С точки зрения летчика путь через Африку при хорошей погоде не труден. Почти везде можно найти место для вынужденной посадки. Есть прекрасные естественные аэродромы и обслуживание на них неплохое, а служба погоды поставлена просто хорошо. Кроме военных самолетов — французских и английских — здесь есть и пассажирские. Регулярные рейсы связывают Дакар с Харгумом, расположенным на трассе Каир — Келтаун.

Вот только карты по большей части далеко не удовлетворительны. Центральная Африка — трудная страна, и чтобы как следует нанести ее на карту, потребуется много лет работы. Мы пользовались лучшими из существующих карт, а, кроме того, указаниями летчиков во всех пунктах посадок и все-таки там, где приходилось лететь по карте, мы испытывали немало затруднений.

Обычно над сушей принят способ полета, при котором сверяются и с картой, и с местными ориентирами. Но в чужой стране большую помощь оказывает нави-

гация по звездам и солнцу. Фред Нунэн не раз говорил, что с точки зрения штурмана лететь над Африкой много труднее, чем над океаном.

От Зиндера начинается спуск в широкую долину реки Иобе, самой большой из рек, впадающих с запада в озеро Чад. По земле протянулись длинные рукава бурой воды. Озеро Чад находится как раз на полпути через материк; это огромное пространство мелкой воды, занимающее около 30 000 кв. миль. С воздуха невозможно уловить его границы. На много миль вокруг чистой воды тянутся неопределенные болотистые пространства — не то озеро, не то суша. На бледной воде темными пятнами выделяются большие и малые острова самых причудливых очертаний.

Сверху эти острова представлялись мне странными, диковинными созданиями, толстолапными, плоскоголовыми уродами. Мне ясно вспомнился отлет из Ньюфаундленда девять лет назад, когда необычные по форме озера воспринимались как следы чьих-то гигантских ног, как буйволы, как допотопные животные, и я видела все это так отчетливо, что даже зарисовала в своем блокноте. В тот раз все эти фигуры образовывала вода на фоне суши, теперь же — суша на фоне воды.

Мне говорили, что в этих местах много диких зверей, но мы ни разу не видели ни сильно разрекламированных слонов, ни даже крокодилов. Правда, летчику, у которого тысяча дел в собственной рубке, некогда выслеживать крупную дичь. Посадочная площадка, появляющаяся в том самом месте, где ожидаешь ее увидеть, — не менее захватывающее зрелище, чем стадо самых крупных слонов. Впрочем, бегемотов мы видели несколько раз и, кажется, наше появление не доставило им особой радости.

Из Форта Лами нам не удалось вылететь на рассвете. Обнаружилась небольшая течь в амортизаторе нашего шасси. Один из цилиндров пропускал воздух. Чтобы накачать его на маленькой станции едва хватило рабочих рук. Не особенно веселое занятие работать ручным насосом, когда термометр показывает больше ста градусов.

Мы провозились с починкой до половины второго и поэтому решили не лететь в этот день дальше Эль Фашира, во Французской

Экваториальной Африке. Ветер был попутный и перелет занял немного больше трех часов. Как мы и предвидели, из-за дневной жары отчаянно болтало и местность, которая расстилалась под нами, показалась более обычного унылой.

Переночевав в Эль Фашире, мы рано утром 13 июня вылетели дальше, в Англо-Египетский Судан. Карта района Эль Фашира и дальше на восток больше, чем все другие карты, какими мне приходилось пользоваться, испещрена белыми пятнами. Сам Эль Фашир — единственный город на всей карте, а от него на много миль разбегаются красные пунктиры (судя по объяснениям на карте — туземные тропы) да несколько (точнее — пять) «дорог, годных для автомобильного движения». К западу от города тянется гористая местность, и на ней какой-то оптимист начертил несколько рек (мы летели в засушливый сезон и не видели ни одной), которые храбро пускаются в путь, но через один-два дюйма (по карте) бесследно исчезают, поглощенные ненасытными песками.

Заняться на досуге изучением этих карт было бы очень увлекательно, даже если бы нам не предстояло посетить изображенные на них страны. На одной из карт в левом верхнем углу имеется текст: «В русле Вади Ховар на расстоянии 400 метров друг от друга два дерева «хеглиг» со спиральными зарубками. Здесь проходит двадцать четвертый меридиан». На больших пустых пространствах карты попадаются такие надписи: «Холмистая пустыня, деревья отсутствуют», «Много трупов павших животных», «Высокое каменистое плато со скудной травяной растительностью, кусты», «Солончак, в период дождей — болото», «До ноября покрыто водой», «Колодцы; до конца не пересыхают», «Большие пастбища». Тут же встречаются такие очаровательные названия, как Кала-эн-Халь, Умм Шинаишин, Абу Сеид, Идд эль Башир, Фази, Марабиа Абу Фас — бесценный материал для географических кроссвордов.

Приближаясь к Хартуму (500 миль от Эль Фашира), я прикрепила к разложенной у меня на коленях карте подробный чертеж аэродрома и его ближайшего окружения. Все данные, касающиеся местной обстановки, были у меня перед глазами. Например: «Площадь — 2 700 × 1 950 футов. Поверхность — песок и известняк, от дождя размокает. Ориентиры — слияние

Белого и Голубого Нила, город и ипподром. Примечание — после дождя делать посадку около ипподрома не рекомендуется».

Последний дождь прошел много месяцев назад и в будущем дождей не предвиделось. С поверхности пустыни волнами поднимался зной. Жара была 110 градусов в тени. Если аэродром и размяк немного, то не от грязи, а от пыли.

Пролететь такой длинный путь, увидеть эту колыбель истории и не пробыть здесь ни одного дня, — было отчего заплакать.

Всего два часа в Хартуме!

Итак... мы заправились горючим, распрощались с любезными англичанами, язык которых прозвучал для нас музыкой, заплатили 3 фунта 22 шиллинга за посадку и двинулись дальше, в Массауа, в Итальянской Эритрее, на восточном побережье Африки.

Мы пролетели близко от Асмары, столицы Эритреи, расположенной на высоте 7 000 футов. В летние месяцы здесь находят относительную прохладу те, кто может вырваться из раскаленной Массауа. Позже я узнала, что близ столицы, на Хамасиенском плато, строится большой новый аэропорт.

С большой высоты мы увидели Красное море. Оно не красное, а синее. (Кстати, и Белый и Голубой Нил — зеленые). За морем мерцала страна миражей — Аравия. Над ней или вдоль ее берегов нам предстояло лететь от синего Красного моря до Карачи в Индии — беспосадочный перелет такой же длины, как через Атлантический океан.

Аэродром в Массауа просторный, с большими ангарами. Я не знаю ни слова итальянски и мы далеко не сразу нашли человека, который понимал бы английский язык, но через несколько минут после нашей посадки местные механики уже сменяли масло, проверяли свечи и так далее.

Во вторник 14 июня мы перебрались из Массауа в Ассаб, тоже на берегу Красного моря, чтобы подготовиться к большому перелету вдоль берегов Аравии в Индию. Ассаб ближе, чем Массауа, к месту нашего назначения, условия для взлета там лучше и к тому же там для нас было запасено больше октанного топлива.

Из Ассаба мы вылетели пятнадцатого, задолго до рассвета. Перескочили через залив, глубоко врезающийся в берег Эритреи, потом наискось пересекли Баб-эль-

Мандеб, южную оконечность Красного моря. Достигнув аравийского берега, мы пронеслись над безлюдным юговосточным углом Аравии и увидели Аден уже после восхода солнца, оставив позади 175 миль пути.

Я знала, что из-за ветра с Аденского аэродрома часто бывает трудно взлететь с грузом, и поэтому запаслась горючим в Ассабе, решив пролететь без посадок по крайней мере до Гвадара, а если все пойдет гладко и не стемнеет, то и прямо до Карачи.

От Адена я, следуя предписаниям, летела вдоль берега. Временами подо мной было синее Аравийское море, временами приходилось уходить от облаков, наплывавших с океана, и пролетать короткие куски над сушей. Мы шли высоко и вдоволь нагляделись на эту запретную и мало привлекательную страну.

Трудно представить себе что-нибудь безнадежнее этого берега, хотя на первой трети пути еще попадались изредка селения, зажатые между горами и морем. Одно из них — Макале, крупный центр Гадрамаута, то-есть южной части Аравии. За горами на карте значится почти сплошная песчаная пустыня. Самый берег — это либо суровые горы, уходящие подошвой в море, либо сбегалющие к самой воде низкие песчаные холмы. Дальше от моря виднелось беспорядочное нагромождение гор и высохшие русла рек. Местами казалось, что по пустыне прошла гигантская борона, после которой остался лабиринт острых, как бритва, горных хребтов, фантастических пиков и безводных долин, лишенных растительности, мертвых. Очень странно было увидеть среди этого запустения довольно большое количество расчищенных посадочных площадок.

Вынужденная посадка в Южной Аравии — весьма нежелательное происшествие. Безводный, безлесный пейзаж сам по себе достаточно неприятен, а чужестранцу, вторгшемуся в эти пределы, особенно женщине, не везде обеспечен радушный прием. Или же прием может оказаться чересчур радушным...

Пролетев Рас-эль-Хадд, на восточном конце Аравии против залива Оман, мы пошли над морем и в пять часов были над Гвадаром, а дальше взяли курс на юго-восток, вдоль берега, и так шли до самого Карачи, где и приземлились в 7.05 вечера.

1 920 миль от Ассаба до Карачи мы прошли за 13 часов 10 минут. Может быть, мы долетели бы и скорее, если б не заело ручной насос. Я не могла регулировать количество горючего в правом моторе, и он поглощал несметное количество бензина. Опасаясь, как бы не остаться без горючего, я для экономии уменьшила скорость.

В Карачи мне сказали, что до меня никто еще не летал от Красного моря в Индию без посадки. Да и с посадками здесь летают не часто. Для меня этот кусок пути явился особенно интересным, ведь до сих пор (если не считать нескольких трансокеанских перелетов) я летала только над Северной Америкой.

Один из обычаев, к которым я скоро привыкла, это окуривание. Каждый раз, как мы касались земли, служащие аэродромов, вооруженные «флитами» и более сложными приспособлениями, распаивали дверь кабины и принимались нас чем-то обрызгивать. Мы с Фредом пролетали через район желтой лихорадки и после этого считались на подозрении; вести о нашем прибытии далеко опережали нас. Однако дошедший до Америки слух, что в Индии нас на девять дней посадят в карантин, оказался не более как чьим-то досужим вымыслом.

Первый человек, приветствовавший нас в Карачи, был Жак де Сибур, добрый гений нашего перелета. Это он достал нам все нужные карты и сведения, он наладил нам снабжение и вообще благодаря ему наш кругосветный полет протекал максимально легко и гладко.

— Вас ждет телефонный вызов, — сказал он, как только мы поздоровались.

— А, хорошо. — Я не очень заинтересовалась этой новостью. Вероятно, какая-нибудь местная газета.

Жак не унимался. — Из Нью-Йорка. Вызывает Путнэм.

Подумайте, как просто! А мы были почти что на противоположных концах земли!

Вот наш телефонный разговор, который состоялся позднее в тот же день, когда нам, наконец, удалось «соединиться»¹.

¹ Он был записан в редакции «Геральд трибюн», в Нью-Йорке. Происходил он на расстоянии 8 274 миль. Из Карачи в Бомбей его передавали по телефону; из Бомбея в Лондон и дальше в Нью-Йорк — по коротковолновому радиопередатчику. Позже А. Э. еще

— Как чувствуешь себя?

— Прекрасно. Как нельзя лучше.

— Как самолет?

— В общем в порядке. Пошаливает бензиномер и указатель состава смеси, но мне здесь обещают их исправить.

— Сколько времени пробудешь в Карачи?

— Вероятно, два дня. Хочу как следует все проверить. В среду надеюсь двинуться дальше.

— Куда?

— Вероятно, в Калькутту.

— Правда, что вас хотят задержать в карантине?

— Нет, ерунда. Все с нами страшно мило.

— Как Фред?

— Молодцом.

— До тебя кто-нибудь летал от Красного моря до Карачи через Аравию?

— Не знаю, не думала об этом. Постараюсь выяснить. (Пауза.) Тут Жак де Сибур, он говорит, что я, кажется, первая перелетела без посадок в Индию. Ужасно было интересно.

— Довольна?

— Еще бы! Полет просто замечательный. Когда-нибудь полетим еще раз, вместе.

— Согласен. Что еще скажешь?

— Завтра сообщу, когда мы должны попасть на Гауленд. Ну, всего хорошего... увидимся в Окленде.

Мы так торопились и были так поглощены своим делом, что почти все время своего пребывания «на берегу» проводили в ангарах и мастерских. Кормить нашего

три раза говорила с мужем по телефону — из Калькутты, Бандонга и Сурабайи, причем два последних разговора шли через Тихий океан, на расстоянии около 12 000 миль. Когда А. Э. вызывала Дж. П. П. для последнего разговора, он находился на самолете на пути в Калифорнию; его разыскали в Чейенне, штат Уайоминг, и он успел поговорить со своим антиподом за те двадцать минут, в которые его самолет брал горючее.

Последний разговор, когда говорившие ясно слышали друг друга, кончался так:

Дж. П. П. — Теперь самолет в полном порядке?

А. Э. — Да. Спокойной ночи, милый.

Дж. П. П. — Спокойной ночи... Буду поджидать тебя в Окленде.

верного небесного коня, чистить его и всячески ублажать — это было куда важнее, чем осматривать новые города и страны. Поэтому и самые яркие воспоминания о местах, где мы останавливались, будут, вероятно, связаны с аэродромами — запах раскаленного металла, бензина и потных механиков, рев разогреваемых моторов и лязг инструментов. С этими впечатлениями, разумеется, соперничали красоты новых миров, через которые мы проносились; ароматы цветов, пряностей и плодородных равнин; песни и музыка множества народов. Всю эту прелесть мы воспринимали по мере сил, когда была возможность отвлечься от главного.

Во время остановок в аэропортах мы развлекались «сухонутными полетами». Так мы называем авиационную болтовню. Сидя на бочках с горючим или на бетонных площадках в тени ангаров, мы слушали пилотов Королевского воздушного флота, Air France, Нидерландской и Пан-американской воздушных линий, которые рассказывали нам невероятные истории о полетах во всяких глухих местах — над горами, пустынями, джунглями. Все это хорошие ребята, обожающие свои машины. И врут они хорошо, и к женщине, затесавшейся в их ряды, выказали самое дружеское отношение.

Один из них как-то преподнес мне следующую вырезку из газеты, выходящей в Карачи:

Вставные зубы — враг летчика.

Всем летчикам американской армии, имеющим вставные зубы, приказано вынимать их перед тем, как подняться в воздух. Приказ этот вызван заявлением военно-медицинского начальства, в котором говорится, что от резкого толчка самолета вставные зубы летчика могут попасть ему в горло и вызвать удушье.

аг. Рейтер.

Я нашла, что это сообщение с родины действительно забавно, если и не точно. И заверила своего собеседника, что у меня зубы собственные, без подделки.

Кстати, о газетах. Не обошлось, конечно, без интервью. Одно из них, в Карачи, особенно запомнилось мне, так как натолкнуло меня на то, чтобы подробно описать мой самолет, что мне самой никогда не приходило в голову.

По сравнению с односторонней рубкой

моей прежней «Веги», «Электра» — просторное помещение. Пилотское кресло находится слева, место второго пилота — справа. По бокам и спереди, примерно на уровне моих плеч, когда я сижу, расположены окна. Под передним окном — главная приборная доска, а над ним — еще прибор.

Всего у меня на доске штук пятьдесят циферблатов и трубок. Наиболее употребительные из них сгруппированы непосредственно передо мной. Смотреть на приборы под углом или издали очень утомительно, в особенности ночью. И без того пилот более чем достаточно напрягает зрение, постоянно переводя взгляд с линии горизонта или пробегающей внизу земли на мудреные стрелки и циферблаты.

Часть приборов относится к моторам, все они парные, одинаковые для каждого из двух моторов. Затем имеются летные и навигационные приборы, помогающие определить положение самолета в пространстве и его географическое местонахождение. К первой группе относятся указатель крена и поворотов, вертикальной скорости, воздушной скорости, ложный горизонт и тому подобные. Ко второй — компасы, жиро-полукомпас, радиоприборы и всевозможное радиооборудование. В центре приборной доски находится автопилот «Сперри», автомат, который может заменять живого пилота.

Баков с горючим двенадцать (общей вместимостью 1 150 галлонов), шесть размещены в крыльях и шесть в фюзеляже, откуда сложная система трубок ведет к моторам. В больших полетах всегда приходится заниматься бухгалтерией, так как необходимо в точности знать, сколько горючего израсходовано и сколько осталось.

Радиоприемник находится под сиденьем второго пилота, а передатчик — в кабине. Главное динамо — под моим сиденьем. Микрофон висит слева у окна. Затем имеется еще механизм убирающегося шасси и управление щитками. Щитки — продолжение нижней части задней кромки крыльев, служащее тормозом при посадке.

Справа позади меня — дверь в фюзеляж. Там, в крошечном чуланчике живут карты, термос, сэндвичи и прочие мелочи. На полке под окном — карандаши и блокнот, в котором я иногда кое-что записываю. Эта спорадическая писательская деятельность становится возможной, когда меня сменяет пилот «Сперри». Над головой

люк, открывающийся кверху. Через него я обычно и вылезал, хотя можно проползти над баками назад в фюзеляж и выйти на волю через пассажирскую дверь.

Размеры моей рубки — 4 фута 8 дюймов в высоту, 4 фута 6 дюймов в ширину и 4 фута 6 дюймов в длину. Отмерьте такую комнатку у себя в гостиной или кабинете и вам легче будет представить себе рабочее место пилота. Не забудьте также, что почти каждый квадратный дюйм пола, потолка и стен занят оборудованием. В рубке современного самолета больше ста предметов, которые пилот должен периодически видеть или крутить.

17 июня мы перелетели из Карачи в Калькутту (1 390 миль) и в начале пятого опустились на аэродроме Дум-Дум.

Миль за сто до Калькутты, когда горы сменились равниной, низкие облака, мешавшие нам до сих пор, рассеялись и видимость стала лучше.

Ближе к городу начались заводы, джутовые фабрики и деревни. Их становилось все больше и, наконец, они слились в огромный город — белые здания, сверкающие на солнце, зеленые сады и лужайки, темные ленты улиц, бахромы пристаней и тесный, оживленный порт.

Ночью лил дождь и на рассвете следующего дня, когда мы приехали на аэродром, земля совсем размокла и взлетать было небезопасно. Однако метеорологи нам сказали, что ожидаются еще дожди и что в этот день мы еще, может быть, проскочим между ливнями; а если мы задержимся здесь, то аэродром, вероятно, придет в такое состояние, что взлететь будет просто невозможно. И мы взлетели, но это было, пожалуй, самое рискованное предприятие за все время пути. Колеса бесконечно долго не желали отрываться от вязкой, тяжелой земли и мы только чудом не врезались в окаймлявшие аэродром деревья.

Некоторое время мы летели под серым небом и облака грозно смыкались над нами, когда мы пересекали многочисленные устья Ганга и Брахмапутры. Под нами тянулась земледельческая местность, зеленая, сочная, влажная. Самая мокрая профессия, какую я могу себе представить, это разведение риса. Больше половины пути от Калькутты до Акиаба мы шли над бесконечными рисовыми полями. Крошечные фигурки, копошившиеся в воде, поднимали головы, когда мы проносились над

ними. Одни махали шляпами, другие сейчас же возвращались к работе и каждое их движение отражалось в зеркальной воде. Травяные хижины среди темнозеленых деревьев казались грибами, выскочившими из жирной, плодородной земли. Тут и там буйволы, возмущенные ревом «Электрики», грузно скакали прочь по налитым водой полям.

Акиаб с воздуха очень живописен. Первыми бросаются в глаза две пагоды с золотыми крышами. Посредине города вьется река, усеянная лодками, на ней много холмистых, поросших густыми джунглями островов. На нескольких из них, как мне сказали, действуют грязевые вулканы. Как может грязь кипеть во время здешних дождей — выше моего понимания. По-моему, от такого ливня всякий вулкан должен потухнуть.

Мы не собирались ночевать в Акиабе. Надеясь в тот день долететь по крайней мере до Рангуна, мы взяли сводки погоды, пополнили запас горючего и поднялись в воздух.

Но тут стихии дружно ополчились на нас. Поднялся яростный ветер. Дождь немилосердно хлестал машину. Я никогда не думала, что с неба может литься столько воды. Все исчезло в этом потоке, его мощные струи во многих местах смыли краску с передней кромки крыльев. Только летающая подлодка чувствовала бы себя хорошо в такой обстановке. Это было почище того ливня, который настит нас на полпути через Атлантический океан. Небеса испослали на нас сплошную водяную стену и мы бы утонули, если бы рубка не была так плотно закрыта. Часа два мы пытались пробиться вперед, а потом махнули рукой и отступили в Акиаб.

На следующий день, 19 июня, мы снова вылетели из Акиаба, рассчитывая, если позволит погода, добраться до Бангкока в Сиаме. Но погода не позволила и дневной перелет закончился в Рангуне, всего в 400 милях от Акиаба.

На этом коротком отрезке пути нам повезло еще меньше, чем накануне. Тогда мы безуспешно пытались пролезть под дождевыми тучами. Теперь, познав всю бесполезность этой тактики, мы поднялись на 8 000 футов, чтобы не наткнуться на горные хребты, и с грехом пополам проскочили-таки куда нужно. Два часа мы шли слепым полетом в какой-то мутной каше, а потом спустились немного и нам улыбну-

лись яркие засеянные поля на берегах реки Ирравади. Потом мы еще миль 50 чертили зигзагами, потому что серые, мокрые облака скрывали солнце, и наконец увидели Рангун.

Мокрые облака сопровождали нас и на следующее утро, на пути из Рангуна в Бангкок. Мы перелетели через залив Мартабан. Вдоль западной границы Сиам тянется на север и на юг высокий горный кряж, который отделяет Сиам от Бирмы, длинным языком заходящей с материка на Малайский полуостров.

Чтобы взять этот горный барьер, мы взобрались сквозь тучи и ливни на высоту свыше 8 000 футов. Над восточными склонами гор облака разорвались и мы увидели под собой огромный темнозеленый лес, испещренный пятнами более светлой зелени, — зрелище, очаровательное даже в глазах пилота, который на всем этом необозримом пространстве не отыщет ни одной посадочной площадки. Местность постепенно понижалась к востоку, горы сменялись густыми джунглями. Потом мы пересекли реку Мэн Клаун, видели деревушки, разбросанные по ее берегам, и огромные пространства искусственно орошенной земли, на которой созревал богатый урожай риса.

Заласились бензином на Бангкокском аэродроме (одном из лучших на нашем пути), мы взяли курс на юг, к городу Алор Стар и дальше — через Сиамский залив на Сингапур, от которого нас отделяли 900 миль. Проноситься над этими прекрасными морями, видеть справа от себя берега Сиам, а слева — Камбоджу, — все это казалось сном. Мы летели на юг вдоль восточного берега Малайского полуострова, а потом через полуостров на Алор Стар, а с карт, разложенных у меня на коленях, на меня глядели диговинные названия: Банг Таланг, Лем Тан, Кох Фраттонг.

Бледнолиловое море растворялось в голубом небе, по которому бродили стайками белые облака. Лучшей погоды нельзя было и придумать. Шквалы и ливни остались позади. Фред Нунэн выразил это так: «Я думал, теперь такой погоды и не бывает».

А потом — Сингапур. Вот оно — чудо воздушной службы Востока, изумительный новый аэродром, постройка которого обошлась в девять миллионов долларов, — один из лучших аэродромов во всем мире. Чтобы не осталось сомнений, что мы действительно на Востоке, к нам, как только я выключила моторы, донеслись звуки му-

зыки из расположенного поблизости китайского театра.

Из Сингапура мы рано утром двинулись на Яву. Сначала наш путь лежал над открытым морем, потом вдоль восточного берега Суматры и наконец через южную часть этого острова. Меньше чем через час после взлета мы в третий раз пересекли экватор и окончательно перекочевали «вниз», в Австралазию.

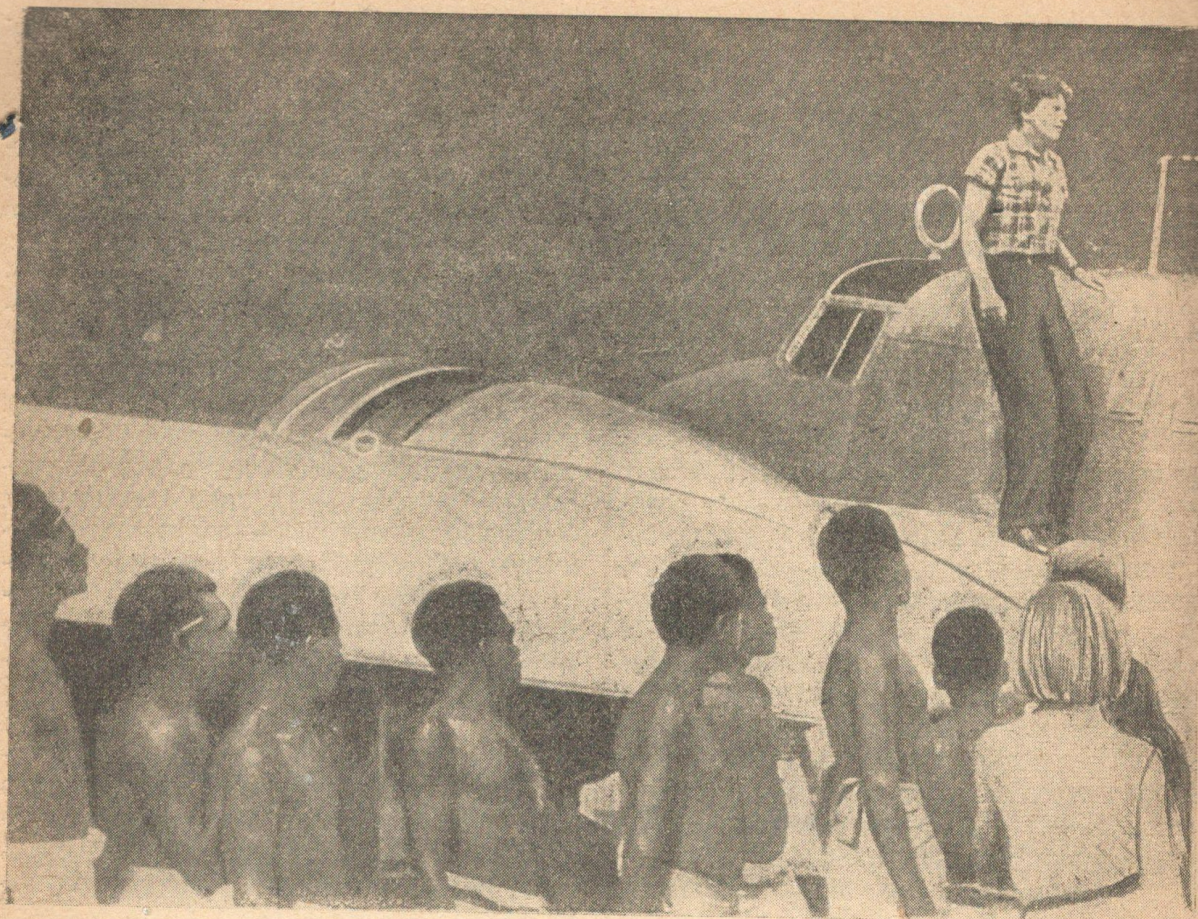
Пейзажи южного полушария прекрасны, но с точки зрения пилота густые джунгли и мангровые болота, тянувшиеся вдоль моря, — мало подходящие места для вынужденных посадок. Под нами проплывали бесчисленные островки — сверкающие изумруды в бирюзовой оправе. Потом из тропического моря возникли туманные очертания гор и постепенно сказочная Ява встала перед нами во всей своей волшебной прелести.

Из Бандонга мы вылетели только 27 июня. Я надеялась в тот же день попасть в Порт Дарвин на северном берегу Австралии. Но когда летишь на восток, теряешь массу времени. Каждый день короче предыдущего и нужно твердо помнить время захода солнца, иначе рискуешь не приземлиться за светло. Так, например, при перелете из Копанга (на острове Тимор) в Австралию теряешь полтора часа.

Поскольку до Копанга мы летели 5 часов, продолжать перелет до Дарвина было поздно и мы заночевали в уютной гостинице, рассчитывая пуститься в дальнейший путь, как всегда, на рассвете.

Из Копанга через Тиморское море мы летели 3 часа 29 минут при сильном встречном ветре. Мы шли над перистыми облаками, на высоте 7 000 футов и, возможно, только поэтому и не видели акул, которыми нас так пугали. В этих краях только и разговоров, что об акулах. Ловить их — профессия, а пугать ими путешественников — призвание. Сам Уилл Биб, декан философского факультета, который утверждает, что акула — безвредное животное, содрогнулся бы, услышав рассказы здешних жителей.

С воздуха вода у Порт Дарвина казалась яркозеленой. Подлетая к земле, мы увидели вдали суденышко и я решила, что это непременно должен быть баркас искателей жемчуга. Ловля жемчуга — основной вид промышленности (если можно так назвать столь романтическое занятие) в Порт Дар-



Прибытие в Лэ

вине, который является не индустриальным, а главным образом административным центром.

Северное побережье Австралии совсем не похоже на окрестности Копанга. Там рассвет заслоняли скалистые горы, а здесь, куда ни глянь — бесконечные леса на бесконечной равнине.

Из Дарвина мы отправили домой парашюты, которые до сих пор везли с собой. Над Тихим океаном от парашюта мало пользы.

В Австралию я особенно стремилась по двум причинам: мне хотелось познакомиться с Джоан Бэттен, знаменитой австралийской летчицей, и увидеть медведя «коала». Ни то, ни другое мне не удалось. Но от мисс Бэттен, находившейся в это время в Сиднее, я получила очень теплую телеграмму с пожеланиями счастливого пути.

Лэ, Новая Гвинея, 30 июня. После 7 часов 49 минут полета из Порт Дарвина, как полагаются — при встречном ветре, моя «Электра» отдыхает на берегу Тихого океана. За заливом Гуон — бесконечная водная

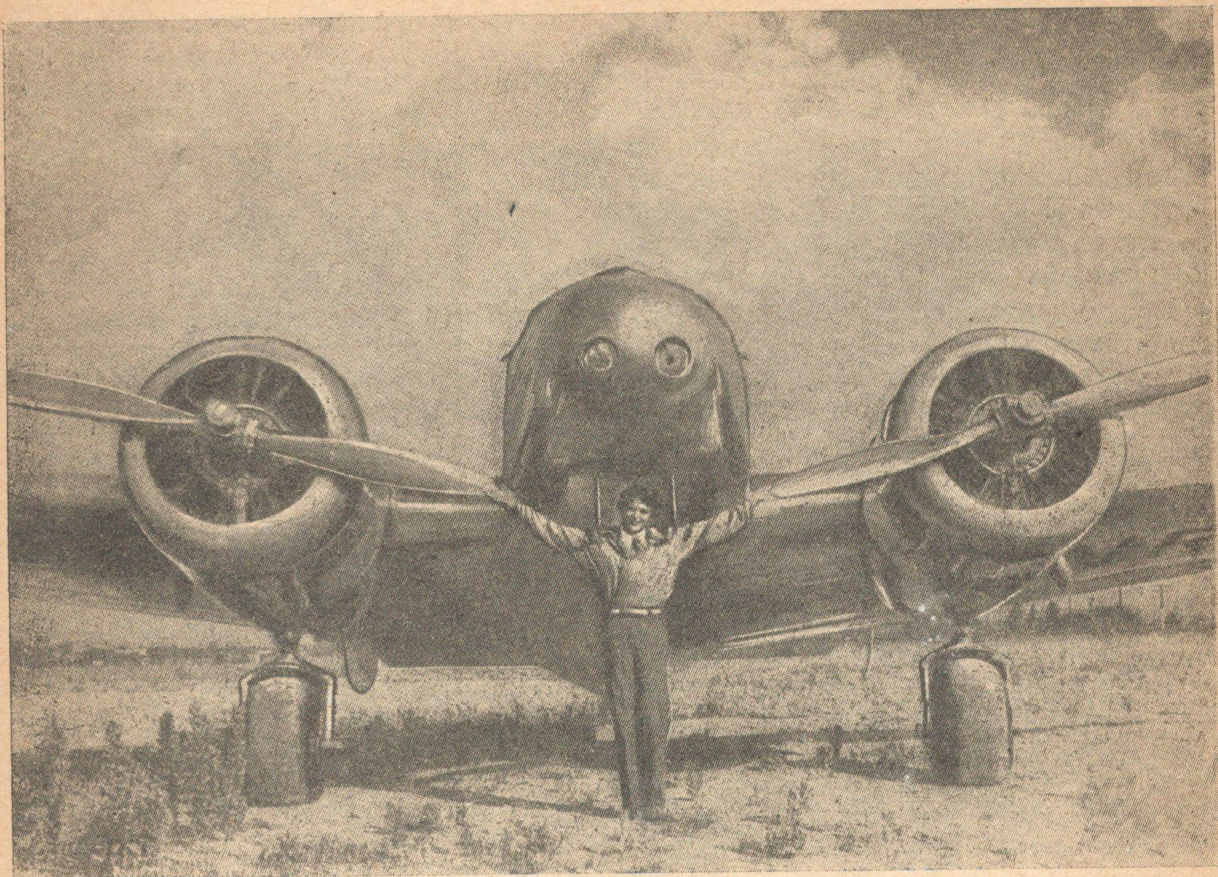
пустыня. Где-то за горизонтом — Калифорния. Пройдено 22 тысячи миль. Остается 7 тысяч.

Из Дарвина наш курс лежал на СВВ, через Горы Веллингтона на северном берегу Земли Архема, самой дальней окраины Северной территории Австралии. От Дарвина до Лэ 1 200 миль, из них примерно две трети над водой — Арафурское море, пролив Торреса и Папуасский залив.

На полпути к Новой Гвинее из моря торчат причудливые острова — каменные пальцы, указывающие в небо и кое-где достигающие нескольких сот футов высоты. Нас предупреждали, что в этих местах облака часто нависают очень низко и лучше подняться выше этих опасных минаретов, а не лететь над водой, рискуя оказаться среди них.

Кроме того, во всю длину Новой Гвинее с северо-запада на юго-восток тянется высокая горная цепь. Порт Моресби расположен на западном берегу, но, чтобы попасть в Лэ, на низкий восточный берег, нужно было перелезть через эти горы.

Чтобы оказаться выше облаков, мы все



Амелия Эрхарт перед самолетом, на котором она отправилась в последний полет

набирали высоту и наконец достигли 11 000 футов. Но и тут над нами громоздились кучевые башни, напоминавшие чудовищные грибы; закатное солнце разрисовало их бесчисленными узорами бликов и теней. Это была сказочная небесная страна, населенная диковинными облачными существами, которые мудро и недоверчиво поглядывали на нас, когда мы пробирались вперед сверкающими белыми долинами. Но стоило нам только влететь в эти облачные горы, как они превратились в мокрый серый туман, а это было лучше, чем играть в прятки с незнакомыми, по безусловно твердыми горами ближе к поверхности земли. Наконец, рассчитав, что мы пролетели достаточно, мы стали осторожно спускаться. Облака любезно расступились и мы оказались как раз там, где следовало, — над восточными склонами хребта, недалеко от моря. Мы свернули вдоль берега, нашли Лэ и сели. Приятно было сознавать, что мы не сблизись с дороги в чужих краях, над незнакомыми морями и джунглями.

Аэродром в Лэ — это длинная просека в джунглях, кончающаяся отвесным при-

брежным утесом. Длина его — 3 000 футов и почва твердая. Есть ангары, но они не вмещают всех машин. Я заметила, что здесь все самолеты — цельнометаллические. На здешних линиях работает «Электра» — родная сестра моей.

Мы остановились в отеле — новом украшении города, который и сам-то возник только лет десять — пятнадцать назад. Говорят, что на берегу этого залива живет около тысячи европейцев. Сколько здесь туземного населения — не знаю. С воздуха мы не видели ни одной деревни. Впрочем, мы могли и не заметить их среди таких густых зарослей.

1 июля. «Дания — тюрьма», и Лэ, живописный, своеобразный Лэ, тоже кажется тюрьмой двум пилотам, уже подготовившим «Электру» к самому длинному прыжку — перелету в 2 556 миль на остров Гауленд в середине Тихого океана. Моноплан до отказа нагружен бензином и маслом. Но из-за ветра и угрожающих туч ему сегодня еще не суждено оторваться от земли...

По радио в редакцию «Геральд трибюн»

Лэ, Новая Гвинея, 2 июля (пятница).

Сегодня в 10 часов утра Амелия Эрхарт вылетела на остров Гауленд. Ей предстоит пролететь 2556 миль над Тихим океаном по трассе, по которой не летал еще ни один самолет.

Машина мисс Эрхарт — «Локхид-Электра» с моторами «Уосп» — с легкостью проделала трудный взлет, но, когда она поднялась в воздух, до конца дорожки оставалось всего пятьдесят ярдов.

Борт катера «Итаска» (близ острова Гауленд) 2 июля. Сегодня вечером моряки флота и береговой охраны Соединенных штатов дежурят в одной из наиболее пустынных точек земного шара, чтобы помочь Амелии Эрхарт в ее самом

длинном и опасном перелете. «Итаска» и катер «Онтарио» ждут сообщения о ее вылете из Лэ на остров Гауленд, микроскопический клочок суши, отмечающий границу Америки в южной части Тихого океана.

Я заканчиваю книгу Амелии Эрхарт отрывком из письма, которое она написала мне перед одним опасным полетом и которое я должен был прочесть, если бы этот полет оказался последним.

Дж. Путнэм

«Имей в виду, что я не закрываю глаза на опасности.

Я хочу это сделать — вот и все. Женщины должны дерзать, так же как и мужчины. Когда они гибнут, их гибель должна быть вызовом для других».