

Июнь 2012.

Самое лучшее время для посещения Даксфорда, о котором прекрасно осведомлены истинные ценители жанра – за несколько дней до начала шоу, т.е. где-то со среды-четверга. Народа практически нет, фотографам легче выбирать удачную точку съемки, видео снимать или звук записывать – комментатор не мешает, как во время шоу; в ангарах, по которым проложены маршруты для посетителей, на самолетах проводят окончательные проверки, многие стоят со снятыми капотами, если повезет, можно даже увидеть (и услышать) как на самолете, подвешенном на домкратах, работает уборка и выпуск шасси.

Первый день поездки получился, как обычно, очень длинным и вместил в себя множество событий, включая встречу с друзьями, большую прогулку по Лондону, а в завершение дня - неожиданный ночной квест на тему “Найди гостиницу, если на сайте ее расположение указали не в том месте”, сочетавший элементы в стиле Стивена Кинга и немного Гая Ричи, и который заслуживает отдельного повествования...

На следующий день, с утра пораньше мы уже в Даксфорде, в офисе TFC, я собираю ветрозащиту для микрофона, проверяю рекордер, и идем записывать всякую всячину в ангаре и снаружи. В ангаре как раз налаживают механизм уборки и выпуска шасси на Хоке – когда-нибудь пригодится. Программу на сегодня я так толком и не знаю, поэтому после конца записи снимаю с дочери обязанности ассистентки, вручаю ей свою зеркалку и отправляю побродить по музеям и ангарам, а сам сажусь на кухне в TFC, чтобы ненароком не пропустить главного.

После обеда подходит Ник Грей и говорит, что и рекордер и микрофон (немаленький, особенно в ветрозащите) надо приладить мне на шею, чтобы нижние края всей этой благодати были как можно выше и не мешали РУЧКЕ. То есть понятно – в задней кабине Мустанга будет РУЧКА! С рекордером просто - до предела подтягиваю ремешок, а вот с микрофоном пришлось повозиться немного, но на помощь очень кстати приходит ремень от сумочки. На него подвешиваю освобожденный от клетки и меховой защиты микрофон в пауке с поролоновой защитой – все равно в кокпите ветра нет.

Ник смотрит, проверяет надежность крепления, принимает работу, после чего мне выдают комбинезон, и я еще в ангаре забираюсь в заднюю кабину Мисс Велмы – чтобы заранее освоиться. Ручки в кабине еще нет, она лежит пристегнутая к полу. Зато парашют уже на месте, поэтому сидеть хорошо – высоко и нежестко.

Тем временем, к самолету прицепляют буксировочное приспособление и трактором буксируют на стоянку на поле. Там уже заправщик и Спитфайр. По дороге еще раз проверяю все настройки рекордера и микрофона, случай особый, перегрузить тракт легче легкого. Подходит Ник, сам ставит ручку в гнездо и помогает подогнать по росту педали. Потом закрепляет на мне парашют и притягивает к сиденью ремнями. Микрофон и рекордер висят просто замечательно, даже выше замка ремней, не говоря уж о ручке.

Ник начинает инструктаж (на русском, между прочим, которым он отлично владеет):

- Ты полетишь со Стивом Хинтоном, а я полечу на Спитфайре. Мы будем немного looping парой... такой мягкий будет пилотаж. (Мягкий – это даже и хорошо..., - думаю, - учитывая две гирьки, висящие на шее). Это вот (показывает на красную ручку сброса фонаря) даже и не трогай.
- Знаю.
- Если там, ну крыло отвалится или пожар, фонарь уйдет – знаешь, что делать?

Изображаю рукой, что поворачиваю замок ремней, скидываю гарнитуру и так же рукой показываю нырок на крыло.

- Нормально. Когда кольцо (показывает рукой) дергать будешь?
- 201, 202, 203, 204.

- Не, 203 давай, 204 много. Что на перегрузке делать, знаешь? (Мягкий, говорите?) Хорошо, что, когда делал модель блекаута в DCS, прочитал кучу всяких умных аэромедицинских статей. Показываю.

- Нормально.

Сын Ника делает фото (а я мысленно убеждаю себя, что русские суеверия на английской земле не действуют), Ник отходит к Спитфайру, Стив запускает двигатель Мустанга.



Ник выруливает на старт первым, мы за ним. Спитфайр взлетает, Стив проверяет двигатель, показывает: “Пошли”, – и добавляет наддув. Какое счастье, что я предусмотрительно попросил закрыть фонарь до конца! Рев направленных прямо в лицо 12 патрубков и (как позднее было установлено при разборе фонограммы) вихри от винта – это просто потрясающе. В прямом

смысле слова. Кажется, что огромная камнедробилка присоединена непосредственно к голове. Мустанг, оправдывая свое название, как пришпоренный срывается с места. Успеваю посмотреть на уровень записи (нормально!) и чуть подкрутить, посмотреть на указатель наддува (примерно 52 дюйма), следом на педали – пляшут туда-сюда, как и предполагалось. Шум просто всепоглощающий, и это далеко от нормального взлетного наддува, интересно, а как это было при 61 дюйме??

Ускорение заметно падает по мере разбега, и вот самолет уже в воздухе, Стив прибирает наддув и обороты, и мы с набором высоты летим в зону. Вижу, как довольно высоко над нами пересекающимся курсом проходит характерный силуэт Спитфайра. Стив показывает, смотри, мол, вот Ник. Кругом облака, довольно плотные, но разрывов много. Внизу английские поля.



Красота, в общем. Графика на уровне.

Мы в зоне, прямо над облаками, и Стив говорит, что теперь сам, самолет твой. Беру ручку, Стив показывает – давай влево – и вот тут происходит какое-то чудо. Чудо узнавания. Не скажу точно, что именно вызвало его, но кажется я понял, что именно имел в виду Ник, когда говорил: “Это Мустанг!”. Единственное, что отличало – это усилия на ручке и ход, но это легко корректировалось по отклику самолета. Первые минуты я это еще замечал,

чуть позже все встало на свои места, и стало понятно, что стоит за словосочетаниями “легкий в управлении” и “гармоничное управление”.

Вираз влево с креном примерно градусов 60 получился с шариком в центре, но с небольшой вертикальной скоростью. Можно было бы поправить, но кому это сейчас нужно – это же не продлится долго! Перевожу взгляд за кабину, куда положено, стараюсь запомнить чувство полета – самолет несется поверх облаков, от этого ощущение скорости просто фантастическое. Первый раз в жизни испытываю такой кайф от обычного виража. Ловлю себя на мысли, что чем-то похоже на цепочечную карусель... правда, гигантского размера. Похоже, что слились вместе приличная угловая и осязаемая воздушная скорость. Кстати, время от времени посматриваю на указатель скорости – нет все хорошо, не перетягиваю, можно продолжать, да и Стив наддув, видимо, добавил.

Стив показывает, давай в другую сторону. Переключаю самолет в правый вираз и вкушаю еще почти полминуты чистой радости.

По команде выравниваю самолет. “А теперь бочку”, - говорит Стив. Привычно (ага, привычно по DCS!) немного поднимаю нос самолета, Стив показывает, что, мол еще чуток... Понятно, сиденье-то заднее – не учел. Добавляю тангаж, Стив показывает ОК, ручку в борт - нам же надо максимальную скорость крена, верно? Мустанг достаточно резво совершает полный оборот, отмечаю, что точно остановить вращение на реальном самолете даже легче, чем на виртуальном.

Тем временем на высоте, где мы крутимся, все чаще приходится пролетать через верхушки облаков, и Стив показывает в просвет прямо по курсу: “Давай вниз”. Нырять в него, но у облака, оказывается, есть еще нижняя часть, в которую и влетаем. Немного неуютно, взгляд сам собой падает на авиагоризонт, но всего через пару секунд облако кончается.

Впереди еще один пункт моей программы. Стив показывает, давай, мол, качай педалями. Это Ник хочет показать, что все сделали правильно. Упираюсь в левую педаль, такое впечатление, что не подалась нисколько, не педаль, подножка какая-то, но самолет отводит нос влево и начинает крениться. Похоже, очень, только на пластиковых педалях нужно просто подумать о том, что ты ее нажимаешь для такого эффекта.

Еще разок то же самое. Хотя надо было бы другой эксперимент – импульс педалями. “Теперь, - говорит Стив, - самолет мой”. Ну вот, первая часть (чучелом) закончилась, начинается часть вторая (тушкой). Летим... ровненько так, через некоторое время слышу голос Ника, сообщающего, что он на месте. Поворачиваю голову вправо – практически рядом висит Спитфайр – в таком виде в реале вижу первый раз в жизни, и это впечатляет! Что интересно – никакого звука от его мотора. Если б не доклад Ника и не указующий вправо перст Стива, приспособления было бы никак не заметить.

Летим строем, время от времени посматриваю вправо, хоть и ремни мешают.

- Ладно, - говорит Стив, - сейчас начинаем, будет плохо – скажи, закончим. “Ну это уж никак нет, - думаю, - сдохну скорее, но вечера не испорчу...”

Слышу (и вижу), что РУД дали вперед. 42 дюйма, 2700. Режим для пилотажа. Сейчас начнется.

“Here we’re pulling”, - слышу в наушниках, и Стив аккуратно потянул. Я потянул за ним (мысленно, чтобы было легче привыкнуть). И, наконец, она навалилась. Перегрузка. Физически – вполне терпимо, никакого там “позвоночник в трусы”, “щеки до подбородка”... (на счет последнего, впрочем, не уверен – видеокамеры в кокпите не было, поэтому форма и выражение лица для истории не сохранились). Тем не менее, изменения в кровообращении сразу почувствовались, даже несмотря на усердное напряжение каких-то мышц и дыхательную йогу. Как я понял уже пост-фактум, мое пыхтение по громкости вполне было способно открыть автоматику интеркома, и Стиву, видимо, доставляло определенное наслаждение слышать, что я все еще с ним.

Зрение, как и положено, отрабатывало перегрузку сужением поля, но окружающее становилось не совсем серым, а каким-то блекло-желтым. Про восприятие звука ничего не

могу сказать, потому что к тому времени постоянный звук двигателя уже перестал замечать, несмотря на его сохраняющуюся громкость. Перегрузки были не такие большие, как, допустим, на Як-52, но длительные, и это было непривычно.

Петли следовали одна за одной. Стив с Ником с максимальной эффективностью использовали полетное время и бензин. На второй или третьей петле, несмотря на мои старательные попытки удержать кровь в верхней части тела, упрямая жидкость все-таки заметно перераспределилась в нижнюю, правда, организм в целом тоже, видимо, перестроился, поскольку, судя по ощущениям, до мозга и глаз доходило все то же количество кислорода. Теперь я искренне желал ППК...Активные физические упражнения привели к тому, что я был уже весь мокрый от пота, чему в немалой степени, как опять же дошло до меня позднее, способствовало и то, что заднее сиденье находится точно над радиаторами. Несмотря на усилия, прилагаемые для борьбы с перегрузкой, у меня еще оставалось достаточное количество чувства прекрасного, чтобы насладиться тем, как точно и красиво пилотировали Стив с Ником.

Во время одной из петель я решил проверить, а так ли эффективна эта дыхательная йога, и перешел на обычное дыхание. Первая фаза петли прошла как обычно, но в верхней точке совершенно неожиданно захотелось спать... ну вот как после длинного трудового дня на свежем воздухе плюхнулся в постель. Ощущение было настолько странное до неуместности, что дыхательная йога, так доходчиво доказавшая свою состоятельность, была незамедлительно возобновлена с еще большим энтузиазмом.

Я вынес все... и был вознагражден: после боевого разворота пара зашла с северо-востока летного поля и на максимальной скорости пронеслась на бреющем над ним. При этом особо интересно было наблюдать крышу аэрокосмического музея на фоне неба, когда мы пролетали мимо.



Сразу после этого был заход на посадку с downwind, ювелирная посадка и руление на стоянку, когда в открытый фонарь забрасывались выхлопные газы и дымок нагретого двигателя, ни с чем не сравнимый звук останавливающегося Мерлина...

Из кокпита вылезать совсем не хотелось, уровень счастья зашкаливал, состояние было похоже на то, в котором мужчины в фильмах закуривают сигарету, сидя на постели. На крыло запрыгнул Ник.

- Как ты там, - спрашивает.
- Отлично, - говорю, - хотя в какой-то момент пришлось себе сказать, что сдохну, но вечеринку не испорчу.

Ник это Стиву перевел, посмеялись.

Я спрашиваю:

- А сколько Же было на петлях?
- Ну так... немного, 5-5.5, не больше.
- А недосып влияет?
- Еще как.



Понятно...

Потом мне сказали, что были мы в воздухе минут 40... ни за что бы не подумал. Потом был снимок с Ником и Стивом у самолета. Потом я сидел на кухне в TFC и с наслаждением отпивался простой водой. Потом с дочерью поехали в Кембридж.

И единственная моя глупость, омрачившая этот день, состояла даже не в том, что я захотел Fish-and-Chips на ужин, а в том, что я заказал это в арабском ресторанчике. Есть это было невозможно.

P.S.

В первый раз, когда после этого полета получил в DCS виртуальный блекаут, поймал себя на том, что мышцы напряглись сами, и появилось непреодолимое желание заняться той самой дыхательной йогой.

