

Ричард Бах



Кот

Мистическая история про трудности обучения американской эскадрильи на французской базе.

Ричард Бах

Кот

Это был кот, серый персидский кот. У него не было имени. Он сидел в зарослях травы у конца взлетно-посадочной полосы и внимательно следил за истребителями, которые один за другим впервые касались французской земли.

Кот даже не вздрагивал, когда десятитонные реактивные истребители со свистом грациозно проносились мимо — переднее шасси все еще в воздухе, тормозные парашюты вот-вот готовы выскочить из своего укрытия под хвостовым соплом. Его желтые глаза спокойно наблюдали, оценивая качество посадки, остроугольные уши чутко улавливали едва различимое «пух!», с которым расцветали позади самолетов тормозные парашюты, голова неспешно поворачивалась вслед приземлившемуся самолету, затем возвращалась назад, чтобы посмотреть на посадку следующего. Иногда посадка получалась тяжелой, и глаза на мгновение сужались в тот момент, когда подушечки лап ощущали, как содрогается земля под самолетом — он не делал поправку на боковой ветер, и из-под его пострадавших колес, вырывалось облако сизого дыма.

Это происходило в холодный октябрьский день. Кот наблюдал посадки три часа кряду, пока не приземлились двадцать семь самолетов, в небе не стало пусто и не затих вой последнего заглушаемого двигателя, доносившийся со стороны парковочных площадок. Затем кот вдруг поднялся и, даже не потянувшись, как обычно поступают в семействе кошачьих, поспешил прочь и исчез в высокой траве. 167-я тактическая истребительная эскадрилья прибыла в Европу.

Когда истребительная эскадрилья возрождается после пятнадцати лет небытия, обычно возникают проблемы. Из тридцати летчиков эскадрильи лишь несколько были опытными пилотами, поэтому проблемы 167-й эскадрильи в основном заключались в отсутствии профессионализма. Двадцать четыре человека из ее летного состава лишь за год до этого закончили училища.

— Мы справимся, Боб, и сделаем это наилучшим образом, — сказал майор Карл Лэнгли командиру эскадрильи. — Не в первый раз я отвечаю за операции, и должен тебе сказать, никогда не видел пилотов, у которых было бы столько рвения и желания всему этому научиться.

Майор Роберт Райдер легонько стукнул кулаком по грубой деревянной стене своего будущего кабинета.

— Это я тебе могу гарантировать, — сказал он. — Но нам с тобой досталась нелегкая работа. Это Европа, а ты ведь знаешь, какая в Европе зимой погода. Если не считать командиров, то из молодых лишь у Хендерсона есть какой-то опыт полетов в плохих погодных условиях, да и то у него этого опыта — одиннадцать летных часов. Одиннадцать часов! Карл, представь себе, что нужно вести четверку этих пилотов на старых F-84 в дождь и туман, на двадцати тысячах футов. Или вообрази себе, что им нужно садиться вслепую на мокрую полосу при боковом ветре. — Он бросил взгляд на улицу через забрызганное грязью окно. Облака высоко, внизу хорошая видимость, автоматически отметил он про себя. — Мне доверили эту эскадрилью, и я сделаю все, что в моих силах, однако я никак не могу отделаться от мысли, что, прежде чем 167-я станет настоящим боевым подразделением, мы потеряем пару наших ребят на склонах этих гор. А вот этого мне совсем не хочется.

Искристо-голубые глаза Карла Лэнгли вызывающе вспыхнули. У него всегда была страсть браться за работу, которая другим казалась невозможной.

— У них есть знания. Возможно, они знают полет по приборам даже лучше, чем мы с тобой, они ведь только из училища. Все, что им нужно, — это опыт. У нас есть тренажер. Мы

можем гонять его по десять часов в день, отрабатывая полет и посадку по приборам на любую базу Франции. Они пошли в 167-ю эскадрилью добровольно, и они полны желания работать. Теперь наша задача — дать им работу.

Командир эскадрильи вдруг улыбнулся.

— Когда ты так говоришь, я почти готов тебя поймать на том, что ты бы и сам ринулся вместе с ними в полет. — Он помолчал, потом заговорил неспешно: — Я припоминаю старую 167-ю, в Англии в 1944 году. У нас тогда были новые «сандерболты», на их борту мы рисовали наш боевой символ — маленького персидского кота. Что бы «люфтваффе» ни запустил в воздух, нам это было нипочем. Я думаю, тот, кто энергичен и настойчив в мирное время, тот храбр и смел на войне. — Он кивнул своему ответственному за операции. — Нельзя сказать, чтобы я думал, будто мы избежим своей доли аварийных случаев с этим старым самолетом или что нам не нужно будет изрядного везения, прежде чем эти парни начнут возвращать этой эскадрилье ее былое имя, — сказал он. — Ну давай, разрабатывай расписание полетов и занятий на тренажере начиная с завтрашнего дня, и посмотрим, каковы они на самом деле, твои пацаны.

Через минуту майор Роберт Райдер остался один в своем кабинете, погружающемся в сумерки. Он подумал о старой 167-й. С грустью. О лейтенанте Джоне Бакнере, который в горящем «сандерболте» продолжал атаковать пару опрометчивых «фокке-вульфов», и одного из них он увлек вместе с собой на твердую французскую землю. О лейтенанте Джеке Беннете, на счету которого было шесть сбитых самолетов и немалая слава, который взял на таран ME-109, когда тот приближался к подбитому B-17 в небе над Страсбургом. О лейтенанте Алане Спенсере, который вернулся на таком изувеченном в бою «сандерболте», что после приземления его пришлось извлекать из обломков при помощи автогена. Райдер виделся с ним сразу после этого.

— Это был тот самый 190-й, который обил Джима Парка, — сказал тот уже из белой постели в госпитале. — Черные змейки на борту фюзеляжа. И я сказал себе: «Сегодня, Ал, это будешь либо ты, либо он, но одному из нас не суждено будет вернуться домой». Мне посчастливилось.

Алан Спенсер добровольно вернулся в строй, когда вышел из госпиталя, и со следующего боевого вылета он не вернулся. Никто не слышал его позывных, никто не видел, чтобы его самолет был сбит. Он просто не вернулся. Несмотря на свой символ — персидского кота, у пилотов 167-й эскадрильи было не девять жизней. И даже не две.

— Тот, кто энергичен и настойчив в мирное время, храбр и смел на войне, — повторил про себя Райдер, задумчиво глядя на шрам на тыльной стороне своей левой ладони, той самой, что держала ручку газа. Он был широкий и белый, такие шрамы остаются лишь после встречи с пулей из пулемета «мессершмита» тридцатого калибра. — Но желания и настойчивости недостаточно. Если мы хотим не потерять ни одного пилота во время зимы, нам нужно нечто большее, чем просто настойчивость. Нам нужны умения, и нам нужен опыт. — С такими мыслями он вышел наружу, в темноту облачной ночи.

Для младшего лейтенанта Джонатана Хейнца день летел за днем. Все эти разговоры о непогоде и осторожности, якобы необходимой зимой в Европе, — все это была ерунда, чистая ерунда. Ноябрь был полон ясных солнечных дней. Уже декабрь готов был вот-вот вступить в свои права на календаре, а за все это время лишь четыре дня над базой была низкая облачность. Пилоты в эти дни занимались контрольными заданиями по приборам, придуманными майором Лэнгли. Его контрольные по приборам стали стандартным явлением в эскадрилье; раз в три дня — новая контрольная, двадцать вопросов, из которых лишь на один можно ответить неверно. Не прошел — и еще три часа в ожидании вылета проводишь за учебниками, затем еще одна контрольная, и снова допускается лишь один неверный ответ.

Хейнц нажал на кнопку стартера в своем уже немолодом «сандерстрике», ощутил толчок от запуска двигателя и вырулил к взлетной полосе вслед за самолетом Боба Хендерсона. «Но, пожалуй, только так и узнаешь приборы», — подумал он. Поначалу буквально каждый сидел по три часа, проклиная тот день, когда он добровольно пошел в 167-ю тактическую истребительную эскадрилью. Тактическую приборную эскадрилью, как они ее прозвали. Но знания и умения совершенствовались, и как-то вдруг оказывалось, что ты знаешь все больше и больше правильных ответов. Теперь очень редко приходилось оставаться на три часа.

Когда Хейнц перед взлетом убрал отражатели, в реве двигателя послышался тихий стук, однако все приборы показывали норму, кроме того, странные шумы и стуки в F-84 — не такое уже редкое явление. Странно, но в этот момент, когда он замечал только показания приборов и самолет своего ведущего, готовый вот-вот сорваться с тормозов на полной мощности двигателя, Джонатан Хейнц вдруг увидел серого персидского кота, спокойно сидящего у края взлетной полосы в нескольких сотнях футов впереди самолета. «Должно быть, кот совершенно глухой», — подумал он. Двигатель, связанный с толстой черной ручкой газа, на которой лежала его левая перчатка, ревел, извергая на сделанные из нержавеющей стали лопасти турбины голубое пламя, готовый освободить семьдесят восемь сотен фунтов тяги, спрятанной в этом самолете.

Он приготовился к разбегу и кивнул Хендерсону. Затем, сам не зная почему, нажал кнопку микрофона, которая была под его левым большим пальцем на ручке газа.

— У края полосы сидит кот, — произнес он в микрофон, встроенный в его кислородную маску из зеленой резины. На мгновение воцарилась тишина.

— Подтверждаю кота, — ответил серьезно Хендерсон, и Хейнц почувствовал себя глупо. Он увидел, как офицер в миниатюрной диспетчерской башне справа от полосы поднес к глазам бинокль. «Зачем я говорю такие глупости, — подумал он. — Больше ни слова не скажу в этот полет. Радиодисциплина, Хейнц, радиодисциплина!» Он отпустил тормоза по кивку белого шлема Хендерсона, оба самолета набрали скорость и поднялись в воздух.

Еще через восемь минут Хейнц снова вышел в эфир.

— Сахара Лидер, у меня горит индикатор перегрева хвостовой части, мощность двигателя подскочила где-то на пять процентов. Я убрал ее до минимума, а индикатор по-прежнему горит. Посмотри, нет ли за мной дыма.

«Как спокойно ты говоришь, — подумал он. — Слишком много говоришь, но, по крайней мере, спокойно. Шестьдесят полетных часов на 84-м, так что ты и должен быть спокоен. Не волнуйся и старайся, чтобы ты не выглядел ребенком в эфире. Я развернусь, сброшу навесные баки с топливом и приземлюсь, как при отработке учебных пожаров. Не может быть, чтобы я горел».

— Никаких признаков дыма. Сахара Два. Как обстановка?

«Спокойный голос, Хейнц».

— По-прежнему. Мощность растет, вместе с ней туда-сюда скачут расход топлива и температура хвостового сопла. Я сбрасываю баки и сажусь.

— О'кей, Сахара Два, я буду следить за дымом и возьму на себя радиоэфир, если ты не против. Но будь готов катапультироваться, если твоя птица вздумает вспыхнуть.

— Принял. — «Я готов катапультироваться, — подумал Хейнц. — Достаточно поднять ручку кресла и нажать кнопку. Но мне кажется, я смогу посадить этот самолет». Он услышал, как Хендерсон сообщает об аварии, и увидел, как на учебную полосу из ангаров выезжают красные пожарные машины и занимают свои места у рулежной дорожки. По ручке газа можно было почувствовать, как неровно работает двигатель. «Все нужно будет сделать предельно точно. На подходе к полосе, пока еще высота не стала меньше пятисот футов, я сброшу баки.

Приподниму нос вверх и отстрелю их. Ниже пятисот футов мне придется, невзирая ни на что, тащить их с собой». Он потянул на себя ручку газа, чтобы поднять мощность двигателя до 58 %, и тяжелый самолет еще быстрее понесся вниз. «Выпустить закрылки. Теперь у меня есть дополнительная подъемная сила, на всякий случай... Выпустить шасси». Колеса встали на замки, как и положено. Он прошел отметку четыреста футов. Стук. Еще стук, стук. Огромный скачок мощности.

— Из твоего сопла валит дым. Сахара.

«Мог ли ты о таком подумать! Сейчас эта штука взорвется, а для прыжка с парашютом слишком маленькая высота. Что же мне теперь делать?» Он нажал кнопку отстрела баков, и самолет слегка подбросило, когда четыре тысячи фунтов топлива улетели к земле. Сзади, из двигателя, раздался резкий стук. Вдруг он заметил, что давление масла упало до нуля.

«Отказал двигатель, Хейнц! Без двигателя ты не сможешь управлять самолетом. Что теперь, что делать?» Штурвал сделался твердым и неподвижным в его перчатках.

Офицер в диспетчерской не знал, что отказал двигатель. Он не знал, что Сахаре Два суждено было сделать медленный поворот через правое крыло и врезаться в землю в перевернутом состоянии, не знал он и того, что Джонатан Хейнц был обречен на гибель.

— Тебя у полосы ждет кот, — сказал он с юмором, как сказал бы всякий, кто знает, что опасность уже миновала.

И тут вдруг до Хейнца дошло. Словно вспышка света. Аварийный гидравлический насос, электрический насос! Его самолет начал заваливаться на крыло на высоте в сотню футов. Перчатка впечатала тумблер в положение АВАРИЙН., и штурвал быстро снова ожил. Выровнять крылья, нос вверх, нос вверх. И превосходное касание прямо перед башней диспетчера. По крайней мере, ощущение было такое, что оно превосходное. Сбросить газ, выпустить тормозной парашют, выключить подачу топлива, отключить батареи, открыть фонарь — и будь готов выпрыгнуть из самолета. Огромные пожарные машины, на кабинах которых мигали красные лампочки, с ревом следовали за ним, пока его истребитель катился после посадки, замедляя свое движение.

Самолет не издавал ни звука, и Хейнцу казалось, что рев моторов пожарных машин напоминает приглушенный шум двигателей огромного крейсера, идущего на полном ходу. Еще через мгновение самолет остановился, и Хейнц, отстегнув ремни, выпрыгнул из кабины, оказавшись рядом с пожарной машиной, из которой толстой струей лилась белая пена, покрывая изрядных размеров пятно обесцвеченного температурой алюминия у задней части крыльев.

Со стороны самолет выглядел жалким, не желающим быть центром такого внимания. Но он был на земле, и он был цел. Джонатан Хейнц был совершенно жив и абсолютно не чувствовал себя знаменитым. «Здорово вышло, ас», — будут говорить пилоты, они будут расспрашивать, что он чувствовал, о чем думал, что и когда делал; начнется расследование аварии, и они придут лишь к одному заключению — молодец, лейтенант Хейнц. Никто не догадается, что он был в двух секундах от гибели, потому что напрочь забыл, словно какой-то новичок, о существовании аварийного гидравлического насоса. Совершенно забыл... а что ему напомнило? Что обратило его взор на тумблер, закрытый красной крышкой, в последнее мгновение, когда еще можно было что-то сделать? Ничего. Мысль просто сама к нему пришла.

Хейнц стал вспоминать подробнее. Не просто сама пришла. «Диспетчер сказал, что у полосы ждет кот, и я вспомнил про насос. Вот тебе и загадка. Хотел бы я встретиться с котом». Он окинул взглядом длинную белую взлетную полосу, но кота не увидел. Даже диспетчер в свой бинокль не увидел никакого кота. Вся эскадрилья потом смеялась над ним и его несчастным котом, но в данный момент ни возле полосы, ни вообще на территории базы не было такого зверя, как серый персидский кот.

Вновь это случилось менее чем через неделю, на этот раз с другим младшим лейтенантом. Джек Виллис окончил программу ознакомительно-тренировочных полетов на F-84 и теперь возвращался со своего первого учебно-боевого задания. Задание было успешно выполнено, но при заходе на посадку он забеспокоился. «Боковой ветер в двадцать узлов, откуда он взялся? Когда мы взлетали, его скорость была десять узлов, и направлен он был вдоль полосы, а теперь — двадцать и поперек». Он выровнял самолет.

— Повторите еще раз скорость и направление ветра, пожалуйста, — вызвал он диспетчера.

— Принял, — в объяснениях диспетчера не было ни малейшей необходимости. Ветер был самый что ни на есть боковой.

— О'кей, Второй, следи за боковым ветром, — сказал майор Лэнгли и вызвал диспетчера. — Игл Первый возвращается на базу, шасси выпущено, давление в порядке, тормоза в порядке.

— Посадку разрешаю, — ответил дежурный диспетчер. Виллис потянулся левой перчаткой к приборной панели и перевел тумблер шасси в положение ВЫПУЩЕНО. «Ладно-ладно, — подумал он, — это не проблема. Я немного накренюсь на правое крыло, коснусь полосы правым шасси и компенсировать ветер при помощи руля поворота. Надо только сильнее нажать на педаль».

Он повернул к посадочной полосе и нажал кнопку микрофона. «Еще никогда не промахивался мимо полосы, и сегодня я тоже этого делать не намерен».

— Игл Два возвращается на базу...

Индикатор правого шасси, зеленая лампочка, которая должна была зажегся, не зажглась. Левое и переднее шасси встали на замки, а правое все еще было убрано. На прозрачном тумблере шасси загорелась красная лампочка, и кабину заполнил звуковой сигнал, предупреждающий, что шасси в нерабочем положении. Он услышал его в собственных шлемофонах, поскольку все еще не выключил микрофон. Диспетчер тоже, должно быть, услышал звуковой сигнал.

Виллис отпустил кнопку микрофона и снова ее нажал:

— Игл Два пройдет на бреющем, прошу диспетчера проверить шасси.

Странное чувство, когда в самолете что-то отказывает. Шасси обычно так надежно работают. Он выровнялся и на высоте в сто футов прошел рядом с маленькой стеклянной башней. Диспетчер стоял снаружи, посреди колышущейся волнами осенней травы. Виллис наблюдал за ним секунду-другую, пока пролетал мимо. Диспетчер даже в бинокль не смотрел. Затем он остался где-то позади, и одинокий F-84 пронесся над дальним концом посадочной полосы, над своим благополучно приземлившимся ведущим.

— Твое правое шасси полностью убрано. — долетел голос диспетчера.

— Понял, попробую повторить еще раз.

Виллис был доволен своим голосом. Он медленно поднялся до тысячи футов, убрал шасси и снова их выпустил. Индикатор правого шасси опять не зажегся и красная лампочка на тумблере все так же настойчиво горела. Прошло еще пятнадцать минут. Четыре раза Виллис пытался убирать и выпускать шасси, и все четыре раза результат был тот же. Он перевел тумблер шасси в аварийное положение. Справа раздался едва различимый щелчок, но все осталось по-прежнему. Виллис забеспокоился. Времени на то, чтобы пожарные машины создали на полосе подушку из пены, если ему все-таки придется садиться с убранным правым шасси, уже не оставалось. А сесть без него на сухую твердую полосу, да еще при боковом ветре, означало разлететься вдребезги, перевернувшись, как только правое крыло коснется бетона. Оставалось только выпрыгнуть с парашютом. «Принимай решение», — подумал он. А иррациональный внутренний

голос произнес: «Пролечу еще раз над полосой, может, на этот раз оно все-таки вышло».

— По-прежнему убрано, — сказал диспетчер даже прежде, чем Виллис пролетел над минибашней. Трава внизу волновалась живым зеленым морем. Вдруг у края посадочной полосы Виллис заметил маленькое серое пятнышко. Он с удивлением понял, что это кот. «Счастливей кот Хейнца», — подумал он и, сам не зная почему, улыбнулся под кислородной маской. Ему стало спокойнее. И неизвестно откуда появилась идея.

— Диспетчерская, Игл Два объявляет аварийное состояние. Я пройду над полосой еще раз, попробую постучать об нее левым шасси, чтобы освободить правое.

— Понял, аварийное состояние, — ответил диспетчер. Теперь он должен был выполнить свою обязанность, которая состояла в том, чтобы дать сигнал наземным аварийным командам седлать свои красные машины. После того как это было сделано, диспетчер остался лишь заинтересованным наблюдателем, помощи от которого было мало.

Джек Виллис чувствовал странную невероятную уверенность, словно это был вовсе не он. Постучать левым шасси о полосу при сильном боковом ветре справа — это трюк, для которого требуется опыт и координация тысячи летных часов. У Виллиса этих часов было четыреста, из которых всего шестьдесят четыре он провел в F-84.

Те, кто наблюдал эту сцену, потом говорили, что это была работа опытного профессионального пилота. Накренившись на левое крыло, выжав до отказа правую педаль, балансируя при помощи закрылков, которые на посадочной скорости оказывают лишь умеренное влияние на самолет, младший лейтенант Джек Виллис шесть раз касался посадочной полосы левым шасси своего самолета весом в двадцать тысяч фунтов. На шестой раз правое шасси внезапно выскочило и встало на замки, загорелась третья зеленая лампочка.

Последовавшая затем посадка при боковом ветре по сравнению с этим была делом несложным, и его самолет мягко коснулся земли сначала правым шасси, затем левым и наконец передним.

Выжать до упора левую педаль и притормаживать аккуратно левое шасси, чтобы останавливающийся самолет не выскочил за полосу под действием ветра, — и вся опасность позади. Аварийные команды в громоздких белых асбестовых комбинезонах остались без работы.

— Хорошая работа, Игл Два, — просто сказал диспетчер.

А серый персидский кот, который следил за посадкой с некошачьим, можно даже сказать профессиональным, интересом, исчез. 167-я тактическая истребительная эскадрилья постепенно обретала боевую форму.

Пришла зима. С моря пожаловали низкие тучи, ставшие теперь неотъемлемой частью окрестных холмов. Часто шли дожди, и по мере того как зима вступала в свои права, они становились все холоднее, пока не превратились в снег. Взлетно-посадочная полоса покрылась льдом, и теперь, чтобы удержать самолет на бетоне, надо было умело пользоваться посадочным парашютом и тормозами. Высокая изумрудная трава безжизненно поблекла. Но боевая эскадрилья не делает перерывов на зиму, зима не отменяет учебу и полеты. Случались и происшествия, когда молодые пилоты сталкивались в воздухе с необычными неполадками в самолетах или с низкой облачностью, но они уже были хорошо обучены полету по приборам, и как-то так выходило, что каждый раз, когда пилот, попавший в аварию, заходил на посадку, у края полосы сидел, внимательно наблюдая за ним, серый персидский кот. В эскадрилье его стали называть просто Кот.

В один из морозных дней, после того как Волли Джекобс как ни в чем не бывало коснулся посадочной полосы при том, что в его самолете отказала гидравлическая система и ему пришлось заходить на посадку без закрылков и тормозов сквозь облака, плотным слоем лежащие

на высоте в пятьсот футов, капитан Хендрик, который дежурил в диспетчерской, решил поймать кота. Тот спокойно сидел, глядя на полосу, все его внимание было приковано к самолету Джекобса, который только что со свистом пронесся мимо. Хендрик зашел сзади и аккуратно поднял кота с земли. В тот же момент кот превратился в пушистую серую молнию. Его когти оставили на щеке офицера глубокую царапину, потомок персов прыгнул на землю, бросился прочь и исчез в высокой сухой траве.

Пятью секундами позже в самолете Волли Джекобса полностью отказали тормоза, и он на скорости семьдесят узлов свернул с полосы в еще не замерзший грунт. Переднее шасси словно кто-то мгновенно срезал ножом. Самолет исчез в целом фонтане разлетающейся во все стороны грязи, его занесло, правое шасси смялось, лопнул подвесной бак, и еще двести футов он волочился по земле хвостом вперед, Джекобс тут же выскочил из кабины, забыв даже убрать газ в двигателе. Еще через секунду самолет охватило яркое свирепое пламя. Все это наблюдал со стороны Хендрик. С гибелью этого самолета пал рекорд, который поставила 167-я эскадрилья. До сих пор ни одно другое летное подразделение в Европе не могло похвастать полным отсутствием аварий.

Комиссия, расследовавшая происшествие, обвинила лейтенанта Джекобса в том, что он позволил самолету уйти с полосы и не убрал до нуля газ, из-за чего работающий двигатель вызвал возгорание. Если бы он не забыл, как самый неопытный пилот, остановить двигатель, самолет остался бы цел и еще смог бы летать.

Это решение не пользовалось особой популярностью в 167-й тактической истребительной эскадрилье, но причиной гибели самолета была признана ошибка пилота. Хендрик рассказал о коте, и по эскадрилье разнесся приказ — не писанный, но вполне официальный — больше к персидскому коту не приближаться ни на шаг. С этого момента о Коте вспоминали редко.

Но иногда, когда молодому лейтенанту доводилось сажать захворавший самолет, да еще при плохой погоде, он спрашивал диспетчера: «Кот есть?» И диспетчер, отыскав взглядом фигуру серого перса у взлетной полосы, брал микрофон и отвечал: «Да, он здесь». И самолет приземлялся.

Зима продолжалась. Молодые пилоты становились старше, набирались опыта. И по мере того, как неделя проходила за неделей, Кота видели у полосы все реже и реже. Норм Томпсон посадил самолет, все стекла кабины которого были сплошь покрыты льдом. Кот не ждал его рядом с посадочной полосой, но Томпсон профессионально посадил самолет вслепую, и все благодаря тренировке и опыту. Он вслепую коснулся полосы, а затем, отстрелив фонарь, чтобы видеть, затормозил и остановился, как ни в чем не бывало. Джек Виллис, у которого на счету теперь было сто тридцать часов налета на F-84, вернулся на базу в тяжело поврежденном рикошетом самолете, после того, как он атаковал с минимальной высоты учебную цель, расположенную на твердых скальных породах. Он приземлился аккуратно, хотя Кота нигде не было видно.

Последний раз Кот появился возле полосы в марте. В переделку снова угодил Джекобс. Он передал по радио, что у него падает давление масла и что он пытается его поднять до нормы. Облака были на значительной высоте — три тысячи футов. Он по радару вышел на базу и опустился ниже облачного слоя, передал, что видит полосу.

Майор Роберт Райдер примчался к диспетчерской на своем служебном автомобиле, когда до него долетело известие об этом происшествии. Вот оно, подумал он. Мне придется увидеть, как Джекобс погибнет. Он закрыл за собой стеклянную дверь диспетчерской как раз в тот момент, когда пилот спросил:

— Кот там внизу есть?

Райдер взял бинокль и пробежался взглядом по краю взлетной полосы. Перс спокойно сидел и ждал.

— Кот здесь, — серьезно сказал командир эскадрильи диспетчеру, и тот не менее серьезно передал эту информацию Джекобсу.

— Давление масла на нуле, — сказал пилот, просто констатируя факт, а затем: — Двигатель отказал, штурвал заблокирован. Попробую перевести его на аварийный гидравлический насос.

Прошла секунда, другая, и в эфире раздалось:

— Не выходит. Я покидаю самолет.

Он развернул самолет в направлении обширного лесного массива и катапультировался. Двумя минутами позже он растянулся на промерзшем перепаханном поле, и парашют, словно усталая бабочка, накрыл его сверху.

Позже комиссия установит, что у самолета, который врезался в землю, полностью отказали обе гидравлические системы. Аварийный гидравлический насос вышел из строя еще до столкновения с землей, и самолет потерпел крушение в совершенно неуправляемом состоянии. Потом Джекобса похвалят за его решение не сажать поврежденный самолет.

Но все это будет потом. А пока, в тот момент, когда парашют Джекобса скрылся за невысоким холмом, Райдер опустил бинокль и посмотрел через него на серого персидского кота, который вдруг встал и роскошно потянулся, цепляясь когтями за промерзшую землю. Он заметил, что на теле у кота была отметина. На его левом боку от плеча до ребер тянулся широкий белый шрам, которого не мог скрыть серый бойцовский мех. Голова кота величественно повернулась, и янтарные глаза уставились прямо на командира 167-й тактической истребительной эскадрильи.

Кот моргнул один раз, неспешно, можно даже сказать, довольно, и отправился прочь, чтобы навсегда исчезнуть в высокой траве.