

Теперь, устроившись на поверхности, я довольствуюсь двумя координатами, определяющими мое местоположение, – широтой и длиной. Не меняет ситуации даже то, что арендуемую мной двушку отделяет от густо засеянного бурым реагентом асфальта целых двадцать два метра. Птицы летают выше. Я забыл, где в это время года находится Орион и как называется крайняя правая звезда в его поясе. Небо здесь напоминает потолок, покрашенный плохо размешанной смесью белой и серой красок, между мазками которой иногда мелькают голубые пятна, но их тут же замазывает осадками. Наверное, именно поэтому начало мое, случившееся значительно восточнее и немного южнее, ассоциируется у меня с третьей, напрочь забытой здесь, координатой видимого пространства: высоким, чистым, уходящим в ультрафиолет – другим – небом.

Там был дом с яблоневым садом, двором с высокой калиткой и зелеными воротами, большой – под грузовую машину – гараж, мамины гладиолусы под окнами веранды, в глубине сада, пугавшая нас вечерами, дыра в земле, запечатанная бетонной плитой – по слухам, колодец, в котором утопилась бывшая хозяйка нашего дома. У высокого деревянного забора, отделявшего сад от соседней улицы, стоял огромный поливочный бак, сваренный из толстых почерневших листов металла, пересохшее дно которого было завалено прошлогодней листвой и ветками, оставшимися после стрижки деревьев. Дом, из которого я уезжал слоняться по общагам и съемным квартирам и куда возвращался нечасто, но регулярно, вплоть до самой смерти родителей.

За час до прибытия я выходил в прокуренный тамбур встречать узнаваемый контур многоэтажек Майкудука, тянувшегося вдоль горизонта

грязной неровной полоской, радовался унылому постану Сортировки, мозаичному космонавту на торце девятиэтажного магазина «Юбилейный», как радуются старым знакомым, которых никогда не любишь за их достоинства, но всегда – за недостатки, за пережитое из-за них, каким бы тяжелым оно ни было.

* * *

В детстве мне нравилось забираться на крыши. Особенно на одну из них – около художественной школы. Я садился на самый край шумящей пирамидальными тополями пропасти, дном которой был чужой двор с мамашами, выгуливающими своих отпрысков, бабками у подъезда, девчонками, прыгающими вокруг невидимой с высоты резинки, и чувствовал настоящее подростковое счастье. Внизу не было ничего интересного. Все начиналось именно здесь – на высоте.

В десять лет я решил, что непременно пойду в авиацию, и завел специальную тетрадь – для самолетов. Брал в читальном зале нашей маленькой уютной детской библиотеки подшивку «Техники – молодежи» – там публиковали иллюстрированные описания истребителей и бомбардировщиков Второй мировой войны, – открывал свежий номер на нужной странице, накладывал на изображение кальку и аккуратно обводил рисунок или фотографию самолета, стараясь при этом не сильно давить на карандаш, чтобы не оставить следов на оригинале. Очень нравились «мессершмитты», но об этом никому нельзя было говорить. Ну разве что Серёге Терехову – другу и однокласснику.

Летом, поздней весной и ранней осенью мы ходили за широкую пустую дорогу, отделяющую восточную окраину нашего одноэтажного района от огороженной колючей проволокой авиабазы. Покачиваясь в струящемся от жары воздухе, она неторопливо дрейфовала в открытой степи, взъерошенная разнообразным множеством антенн над казенными корпусами и гофрированными металлическими ангарами, и завораживала нас зачехленными военными вертолетами, самыми впечатляющими из которых были, конечно же, Ми-8. Мы устраивались на горячих бетонных плитах у самой колючки, под гул взлетающих самолётов заводили разговоры об орбитальных станциях и полетах на Марс в далеком восемьдесят пятом, листали принесенную Серёгой «Шесть дней на Луне-1». И, кажется, именно Серёга первым заговорил о гирокоптерах...

* * *

В мае восемьдесят второго во дворе нашего старого дома на улице Космонавтов появилась пахнущая новеньким салоном одиннадцатая модель «жигулей». Отцу понадобился гараж, и он довольно быстро, за какой-нибудь месяц, нашел и купил новый дом с еще большим двором, гаражом и яблоневым садом. Мы переехали на другой конец города. Нас с моим младшим братом перевели в другую школу, и посещения авиабазы с походами на самолетное кладбище остались в прошлом.

Июль того года выдался жарким и унылым, как это бывает в разгар каникул, когда уже хочется поскорее в школу, потому что никаких таких поездок к морю не намечается, друзьями на новом месте ни я, ни брат не обзавелись, а дома было все одно и то же. И вот как-то в один из ленивых полдней, разглядывая стопку досок, обнаруженных мной

за поливочным баком у забора, я надумал соорудить гирокоптер. Не модель какую-нибудь, а самый настоящий, всамделишный автожир – это еще одно название гирокоптера – такой, чтобы летал.

Конструкция аппарата должна была быть простой, как сама идея использовать свободно вращающийся – вертолетного типа – винт в качестве несущей плоскости. Жесткая рама с шасси в основании, на которой закреплено легкое кресло пилота, пилон с ротором – так правильно называется винт – и сзади, в районе хвоста, киль с рулем поворота. Никаких двигателей. Попробовать взлететь на буксире, а потом – если пойдет – подумать о толкающем пропеллере на борту.

Первым делом я отправился в библиотеку и прочитал все, что нашёл о гиропланах – это еще одно название гирокоптеров. К сожалению, только популярные статьи с плохими фотографиями и рисунками, не дающими никакого представления о конструкции изображенных аппаратов. Пришлось додумывать самому. Неделью я изводил «кохиноры» и листы ватмана, купленные мне родителями для художественной школы, искал подходящие материалы, совершая вечерами набеги на пропахшую мазутом и машинным маслом свалку соседней автобазы, сходил пару раз на далекое самолетное кладбище за аэропортом. К концу июля у меня были чертежи, материалы и инструменты. Я легко договорился со знакомым обладателем монстроподобного мотоцикла об участии в испытаниях. Он должен был тянуть гироплан на длинной альпинистской веревке, разогнаться до скорости, позволяющей мне взлететь, буксировать аппарат некоторое время для набора высоты, пока я не отстегну буксир специальным рычагом. Дальше я собирался плавно, за счет авторотации, планировать и приземлиться там, куда сумею долететь.

Я обустроил мастерскую в саду, под открытым небом. Сколотил деревянный настил, накрыл им поливочный бак, соорудив, таким образом, подобие верстака, сделал крепления для заготовки и начал аккуратно работать рубанком. Лопастей ротора я решил сделать деревянными. Самым подходящим из доступных твердых пород оказался ясень. Дело шло медленно. Даже очень. Ясень плохо поддавался обработке, но это его природное упрямство шло даже на пользу – я вынужденно работал аккуратно, кропотливо стачивая лишнее разными инструментами, о существовании которых еще недавно не подозревал, постоянно делал замеры, обнажая спрятанную внутри доски точеную лопасть ротора, должного поднять мой летательный аппарат в небо.

Домашние относились к моему увлечению снисходительно. Отец несколько раз приходил посмотреть, как я столярничаю, улыбался, говорил что-то одобрительное. Не то чтобы я был до этого белоручкой – нет, свидетелями тому были два телескопа, собранные мной из удивительно не подходящих для этого дела компонентов, – но чтобы так, с утра до позднего вечера... Просто я перестал быть мечтателем в классическом сибаритском понимании этого аморфного слова, моя мечта стала целью. А это уже было совсем другое дело.

Я работал весь август. Выходил в сад затемно, шелестя мокрой от росы травой. Первым делом раскладывал на земле готовые крупные части конструкции, чтобы видеть, так сказать, картину в целом. Потом все извлеченное и разложенное собирал и аккуратно складывал обратно – на дно бака, накрывал брезентом, устанавливал на бак помост с верстаком и продолжал работу.

Дольше всего пришлось возиться с ротором. Ось, балку, раскосы и прочие несущие части скрепил болтами, стянул для надежности в не-

которых, как мне казалось, особенно подверженных нагрузке, местах стальной проволокой. Сиденье с прямоугольной фанерной спинкой и самодельными ремнями безопасности напоминало табурет. Но это ему не мешало быть полноценным креслом пилота.

Пока я возился с деталями, моя затея выглядела вполне себе безобидной. Все изменилось, когда в самом конце августа я собрал готовый остов гироплана. Шутки за обеденным столом прекратились. В нашем саду стоял летательный аппарат. Да, ему не хватало киля, стабилизатора, шасси и прочих деталей, покоившихся до поры в разной степени готовности на дне бака под брезентом. Но для отца это было неважно. Для него – в нашем саду стояла конструкция, на которой собирался лететь его сын.

* * *

У них была существенная разница в возрасте, но об этом мало кто догадывался – высокий, темноволосый, с правильными чертами лица, отец и выглядел безупречно и умел себя подать. Мама, во всем его поддерживавшая, была при этом единственным на моей памяти человеком, способным сказать ему «нет». Они оба были сильными людьми, странным образом сошедшимися, прожившими долгую нескучную жизнь, умудрившимися, несмотря ни на что, остаться вместе до самого конца.

Живость их отношений вдохновляла. Мама рассказывала, как, прожив в Актогае год, они сильно поругались, и она уехала в Балхаш, к матери. Бабушка моего отца не любила. Чтобы отрезать насовсем, мама вышла по-быстрому замуж за друга детства по фамилии Матвеев. Отец узнал и поехал следом, но появляться на пороге не спешил. О его приезде стало известно деду, потом, разумеется, бабушке, бабушка предупредила зятя – чтобы «Аня ни в коем случае ничего не узнала». Но он, простая душа, проболтался, и тем же вечером во время прогулки маме «понадобилось зайти к подруге на пять минут». Матвеев остался у подъезда.

Мама знала, у кого обычно останавливается отец. Разговор был коротким. Ранним утром следующего дня, пока домашние спали, она тихо собралась, вышла из дома и отправилась на автостанцию, где он ее уже ждал. Через год у них родился я, а через четыре – мой брат.

В детстве было столько любви, понимания и заботы, что теперь это выглядит компенсацией за все мое последующее одиночество. Я знаю – благодаря им, – что все эти неудобные в произнесении вслух банальности, как-то: любовь, верность и счастье, прости Господи, – и возможны, и достижимы. И, наверное, обязательным условием для этого нужна готовность отказаться ради любимой или любимого от всего, что свойственно человеку разумному.

* * *

Первого сентября я пошел в восьмой класс в новую школу, будучи при этом без пяти минут пилотом персонального гироплана. И это было ох как круто. Оставалось всего лишь собрать управление, закрепить шасси и навесить ротор.

Мне снилось, как я летаю. Сажусь в неудобное кресло, шелкаю – я слышал во сне этот особенный звук – карабином ремня безопасности. Гироплан разгоняется. Ротор, ухая, хлопает воздухом над головой.

Хлопки все быстрее и быстрее, и громче, и вот уже слились в сплошное гудение. Потянуло вверх и...

Когда я вернулся из школы, гироплана на месте не оказалось. Это было второго, или третьего, или четвертого сентября. Не помню. Уходя утром, я несколько раз оглянулся – пилон был виден за высоким забором. Теперь его не было. Не заходя домой, я пошел в сад по узкой асфальтовой дорожке между домом и разросшейся травой, чтобы не испачкать в зелени новенькие школьные брюки. До меня не сразу дошло, что аккуратно сложенная у забора стопка свежеспорубленных балок, реек и блоков – это мой гирокоптер.

* * *

Я думаю: он меня спас. Мой отец. Скорее всего, я ошибся в расчетах, и он это увидел, а спорить и доказывать он не умел или не хотел. Не знаю. Может быть, просто испугался за меня. У него была какая-то нечеловеческая интуиция. Так или иначе, в некотором смысле благодаря ему я вынужденно живу здесь, на поверхности, редко взбираясь взглядом в теперь уже пасмурное небо. Интерес к самолетам сменился интересом к людям. Все к лучшему. Наверное.