## Находка в Фэризи

# Ричард Бах

Это случилось во вторник, в городишке Фэризи, штат Вайоминг. Помню, я решил отсидеться недельку на земле, потому что квалифицированные механики были заняты и не могли заменить масло в моем самолете до следующего вторника. С момента, предыдущей замены масла, которого хватало на двадцать пять летных часов, я налетал двадцать четыре часа пятьдесят семь минут, так что летать я, конечно, не мог.

Когда я уже выходил из ремонтной мастерской Федерального авиационного управления, с небес донесся грохот, и дюжина легких самолетов неожиданно приземлилась на траве, в запрещенном месте, да еще, как я позже узнал, без радио. Они молниеносно сосредоточились вокруг ремонтной станции ФАУ, дюжина одетых в черное мужиков в масках выпрыгнули из кабин и окружила нас, направив на нас взведенные револьверы 44 калибра.

— Мы сейчас заберем всю вашу техническую документацию, — тихо и спокойно заявил предводитель шайки. Голову его обтягивал черный шелковый капюшон, и судя по тому спокойствию, с которым он целился в нас из своего револьвера, ясно было, что подобное он проделывал уже не раз. — Все, что у вас есть, все записи обо всех самолетах и двигателях, вынесите сюда, будьте добры.

Это было нелепо, невероятно, средь бела дня... и вооруженное нападение! Я хотел было закричать, но штатный инспектор ФАУ, не дрогнув ни единым мускулом, сказал:

— Делайте, как он говорит, ребята, отдайте им всю техническую документацию.

Трое штатных механиков отступили в контору под наведенными на них дулами.

— Что здесь происходит? — спросил я. — Что это такое?

— Ты там, потише.

— Что значит, потише? Это же беззаконие! НА ПОМОЩЬ! ФАУ! ГРАБЯТ!

Когда я пришел в себя, я лежал на раскладушке в какой-то горной пещере, хорошо освещенной и очевидно являющейся частью обширного комплекса некоей скрывающейся группировки. Мой самолет был воткнут в каменный Т-образный ангар, вырубленный в громадной наклонной стене, а одетый в черное бандит как раз заканчивал замену масла. Затем он принялся снимать прерыватель-распределитель магнето, и тут я подскочил, как ужаленный.

— Стой! Не смей этого делать! Ты не дипломированный механик! Поставь все на место!

— Ну, если я не дипломированный механик, тогда я не смогу поставить это на место, верно? — Он говорил спокойно, не глядя на меня. — Прошу прощения, что нам пришлось забрать вас с собой, но в Фэризи документации оказалось больше, чем мы рассчитывали, и мы были вынуждены позаимствовать ваш самолет, чтобы перевезти весь груз. Мы так подумали, что вы не захотите остаться без самолета. А ваше левое магнето при взлете сбросило пятьдесят оборотов в минуту.

Никакие доводы разума до таких людей не доходят, но я все еще был в замешательстве и мысли путались у меня в голове.

— Велика важность эти пятьдесят оборотов. Я могу сбросить даже семьдесят пять и все еще оставаться в рамках правил.

— Разумеется, можете, но пребывание в рамках правил не значит, что вы правы. — Он немного помолчал. — Точно так же, как быть правым не значит быть в рамках закона. Это магнето дает перебои зажигания каждые полторы минуты. Вы этого никогда не замечали?

— А как я мог заметить? Я никогда не летаю на одном магнето. Перед взлетом я проверяю оба, и если обороты падают меньше чем на семьдесят пять...

— ...вы спокойненько взлетаете.

— Конечно, взлетаю. Я учился по учебникам и летаю по учебникам.

Я всегда этим гордился.

— Да помогут нам небеса, — последовал краткий ответ бандита.

Спустя несколько минут, пока он был занят работой, я набрался храбрости и спросил:

— Что вы намерены со мной сделать?

— Отпустить вас. Как только мы расплатимся с вами за использование вашего самолета. Стоимость замены пружины прерывателя как раз послужит достаточным возмещением.

— Заплатить мне? Да ведь вы же бандиты! И ремонт этот незаконный! И кто подпишет все это в бортовом журнале?

Затянутый в черное головорез глухо рассмеялся.

— Это уже ваша проблема, приятель. Для нас главное, чтобы самолет работал так, как ему это положено. А бумажки — это ваше дело.

— А как насчет той технической документации, которую вы забрали. Слова мои были остры, как бритва. — Вы были столь благородны, что заплатили и за нее?

— Я бы сказал, даже переплатили. Но это уже решает Дрейк. Мы оставили в Фэризи самый шикарный двигатель, какой у нас был: с максимальными отклонениями по всем параметрам не больше одной десятитысячной, — лучшая наша работа. Личная гарантия Дрейка на три тысячи летных часов. Парень. То, что мы отдаем ради получения технической информации...

— Но если вы, грабители, капитально отремонтировали его здесь, то он нигде не учтен, нигде не был принят!

Он снова рассмеялся, устанавливая диск на вал винта.

— Вы правы. Он нигде не был принят. Сегодня мы им оставили лучший в мире капитально отремонтированный двигатель, и это незаконно. И теперь им придется разобрать его на части, верно?.. изменить допуски, нарушить гарантию. Когда они соберут его обратно, это будет уже совсем другой двигатель с гарантией на пятьдесят часов. Зато все законно, приятель, законно!

Он коснулся ряда кнопок на стене, набрав какой-то номер.

— Похоже, вам придется здесь заночевать. Скорость ветра на нашей северной полосе двадцать миль в час. На южной — двадцать три.

Безоговорочность его слов меня испугала.

— Двадцать миль в час — это ничего страшного, — сказы я. — Это в два раз меньше, чем минимальная скорость срыва моего самолета, а согласно учебнику, если скорость ветра меньше, чем...

— В этих горах такой ветер разметет вас в пух и прах со всеми вашими знаниями о вашем самолете.

— Если бы у тебя было время изучить мой бортовой журнал, — процедил я ледяным тоном, — ты бы увидел, что...

— ...что вы налетали в общей сложности 2648 часов и 29 минут. Наши компьютеры проанализировали ваши полеты. Тысячу часов вы летали на автопилоте, а все остальное время вы провели в попытках летать, как на этом самом автопилоте. По нашим меркам ваше суммарное летное время сводится к шестнадцати часам и шестнадцати минутам. Этого недостаточно, чтобы безопасно взлететь отсюда при двадцатимильном ветре. — Он слегка провернул винт.

— Одну минуточку. Не знаю, что у вас там за паршивый компьютер, зато я знаю, что я в состоянии управлять моим самолетом.

— Конечно, можете. В этом вашем журнальчике записано 2648 часов. — Он повернулся ко мне так резко, что я подпрыгнул, а его слова пулеметной очередью отскакивали от каменных стен. — Сколько высоты вы потеряете при развороте в сто восемьдесят градусов на противопосадочный курс, если двигатель заглохнет при валете? Сколько времени займет выпуск шасси на одних только батареях? Что произойдет, если вы приземлитесь с лишь наполовину выпущенными шасси? Как вы произведете вынужденную посадку с минимальными повреждениями? Если вам придется пролетать через линии электропередач, где вы на них наткнетесь?

Долгое время было тихо.

— Ну, если двигатель глохнет при взлете, вы никогда не возвращаетесь на посадочную полосу; так сказано в учебнике...

— А учебник врет! — Он тут же пожалел о своей вспышке гнева. Извините. Допустим, двигатель глохнет при взлете, когда вы уже набрали высоту пять тысяч футов и развернулись так, что вы находитесь над кромкой взлетной полосы?

— Ну, я, конечно, мог бы повернуть...

— Одна тысяча футов?

— Высоты вполне достаточно, чтобы...

— Пятьсот футов? Триста футов? Сто футов? Вы понимаете, что я имею в виду? Наши инструкторы учат тому, что пилот должен знать высоту своего разворота при любом взлете.

— Так у вас есть еще и подпольные инструкторы?

— Да.

— И, я полагаю, они учат выполнять штопоры и «ленивые восьмерки»...

— ...и планированию с остановившимся двигателем, и вынужденным посадкам, и высшему пилотажу, и полетам без триммеров или ручек управления, и... и еще многому такому, что вам и в голову не приходило за все ваши летные часы на автопилоте.

Я ответил с едким сарказмом.

— И все ваши ученики, я полагаю, получают свои лицензии при минимальном налете в тридцать пять часов?

— Наши ученики не получают никаких лицензий. Помните, мы же здесь вне закона? Мы судим о наших способностях по тому, насколько хорошо мы знаем себя и наши самолеты, день за днем. Всю бумажную волокиту и лицензии мы оставляем тем, кто живет по правилам, а не по знаниям. — Он покончил с магнето и снял диск. — Пойдемте поедим.

Столовая была гигантской подземной пещерой, освещенной высокими световыми панелями с впечатанными в них схемами и разрезами двигателей и частей самолетов. Зал был наполовину заполнен одетыми в черное мужчинами, а ряды черных шляп и черных револьверных поясов свисали с черных вешалок. Я пораженно заметил, что черный шелковый капюшон висел на первой вешалке.

— Дрейк будет рад составить вам компанию.

Менее всего я хотел ужинать вместе с предводителем этой банды грабителей, но сказать об этом вслух я не решился. Я последовал за моим спутником к угловому столу, за которым сидел худощавый с квадратной челюстью тип, весь в черном.

— Вот он, Дрейк. Мы поставили ему новую пружину в левое магнето, так что мы с ним в расчете.

— Спасибо, Барт. — Голос был низкий и уверенный, голос явного безумца, и относиться к нему следовало как к безумцу.

— Я требую соблюдения своих прав, — твердо заявил я. — Я настаиваю на том, чтобы меня немедленно отпустили и позволили покинуть этот воровской притон.

— Все ваши права при вас, — сказал он, — и вы можете улететь, когда захотите. Вы, разумеется, знаете, что в данный момент нисходящие потоки превышают ваши возможности поднять самолет в воздух. Мы также обнаружили, что в вашем четвертом шатуне появилась трещина и он может сломаться в любую минуту. Если он сломается в радиусе пятидесяти миль от этого помещения, вы не сможете посадить свой самолет, не разбив его. Если зная все это, вы все еще хотите улететь, вы можете лететь. Вам может повезти с ветром, а шатун может сломаться не сразу.

Это был явно сумасшедший бандит, и я тут же опроверг его заявление.

— На этом самом самолете, мистер Дрейк, я налетал больше пятисот часов, и уж как-нибудь смогу безопасно на нем долететь при этом легком ветерке. А если бы вы не так спешили с моим похищением, то вы бы увидели, что мой двигатель налетал всего пятьдесят часов после капитального ремонта, выполненного респектабельной фирмой, за который я заплатил 1750 долларов, что подтверждено квитанцией и подписью инспектора в бортовом журнале.

Ужин был подан в полном молчании, и пока мы ели, Дрейк смотрел на меня безнадежным, чуть печальным взглядом отпетого преступника.

— Ваш четвертый шатун даже не знает, что такое бортовой журнал. Вас сильно утешит чтение бортового журнала и подпись инспектора, когда ваш винт остановится, а вам негде будет приземлиться?

Должен признать, от этого человека просто жуть брала. В самом деле, если допустить такую невероятную вещь, как отказ двигателя, налетавшего всего пятьдесят часов после капитального ремонта, было бы большим утешением снова прочесть фамилию инспектора. Но он сказал это, подразумевая, что глупо полагаться на чью-либо подпись. Я ему врезал прямо.

— Один шанс на миллион, дорогой Дрейк, и это не буду я. До тех пор, пока пилот придерживается правил, он в безопасности. Более того, все, что нарушает правила Федерального авиационного управления, несет в себе опасность. Кому, как не государственному ведомству лучше знать, что опасно, а что нет.

К моему изумлению, этот безумец рассмеялся. Не ехидно, а так, словно подумал о чем-то, что считал забавным.

— Да вам просто цены нет, — сказал он, все еще смеясь. — Или, может, я вас неправильно понял. Когда вы говорите об этом непогрешимом государственном ведомстве, вы имеете в виду то самое государственное ведомство, которое исключило штопоры из обязательных программ подготовки пилотов? То самое ведомство, которое заявляет, что достаточно обучать людей лишь подходам к срыву, а не самим срывам, и это при том, что срывы в штопор являются основной причиной гибели пилотов в наше время? Вы имеете в виду тот самый руководящий орган, который ставит механика с современной выучкой на обслуживание старого звездообразного двигателя, и объявляет «вне закона» предпринимателя, который разбирается в двигателях лучше, чем все механики, вместе взятые? То самое ведомство, которое на каждого своего толкового работника считает своим долгом набрать десяток слепых бумажных кротов?

Отложив вилку, он снова засмеялся.

— То самое ведомство, в которое я так давно обращался за информацией, и которое заявило мне: «Знание фактического проектного коэффициента перегрузки самолета не имеет существенного значения для безопасности полетов», — и отказалось выслать мне сведения из открытой документации?

— Я имею в виду Федеральное авиационное управление, — сказал я с торжественным достоинством. Окружавшие меня разбойники, по-видимому, не испытывали никакого почтения к авторитетам, потому что, взглянув на меня, они заулыбались, словно они тоже слышали, что я сказал, и словно они тоже подумали о чем-то забавном. Тогда я решил разбить доводы их предводителя у них же на глазах, и повысил голос так, чтобы они могли слышать.

— Стало быть, вы считаете, мистер Дрейк, что Федеральное авиационное управление никуда не годится и должно быть упразднено?

— Разумеется нет, — ответил он спокойно. — Некоторые типы авиации, например, гражданские авиалинии, нуждаются в централизованной координации, чтобы работать эффективно, обслуживать своих клиентов и страну.

— А если вы не считаете, что оно должно быть упразднено, почему же вы тогда не законопослушный, соблюдающий инструкции человек?

Я сокрушил этого человека с помощью его же собственной логики, и мне пришлось улыбнуться. Я ожидал его безоговорочной капитуляции.

— Да потому, друг мой, что если я говорю, что время от времени люблю съесть бифштекс, то это вовсе не значит, что меня постоянно надо пичкать говядиной. Мы, отверженные, летаем и обслуживаем наши собственные самолеты ради удовольствия, мы не пилотируем DC-8 на международных авиалиниях.

Ах, чтоб его.

— Правила, мужик, правила! Они созданы ФАУ ради нашей же собственной безопасности!

— А, мой уважаемый гость, — сказал отверженный, нагнувшись ко мне через стол, — так вы ищете своего Бога в сборниках инструкций и в сотворенных людьми идолах, в то время как Бог пребывает в вас самих.

Безопасность — это то, что знаете вы сами, а не то, что вам хорошо было бы соблюдать по мысли кого-то другого. Попросите вашего агента ФАУ, пусть он вам даст утвержденное определение понятия безопасности. Его не существует. Как может любое ведомство направлять на выполнение того, что само оно не может даже четко определить?

— Вы бедные, одинокие отверженные. — сказал я, вложив в эту фразу столько сожаления, сколько мог себе позволить к этому лунатику. — Вас так мало...

— Вы думаете? — спросил мой похититель. — Раскройте глаза. В городах, где есть посадочные полосы с твердым покрытием и отделения ФАУ в крупных аэропортах, нас немного. Но когда-нибудь вы заберитесь подальше от важнейших транспортных центров и посмотрите, что происходит на остальных девяносто девяти процентах территории страны. Отверженные. Выполнять обычные повседневные полеты, не нарушая правил ФАУ, не только невозможно, более того, слепое соблюдение этих правил может погубить человека.

— Пустой лозунг, дружище.

— Неужто? А вы попробуйте как-нибудь залететь в двухмильную зону аэропорта с диспетчерской службой без радио. Приземляться ведь в этом случае не разрешается. Если ваше приземление засекут, и ФАУ не будет настроено в тот день посмотреть на это сквозь пальцы, то нарушение поставят вам в вину.

Вот вы и летите дальше, надеясь на ближайший аэропорт без диспетчерской службы. Погода вокруг вас портится, но на пастбище вы ни за что не сядете, это считается опасным и противоречит правилам обучения полетам. Уже пошел сильный дождь, а вы еще не можете найти аэропорт, тогда вы решаете, что имея пять часов тренировок полетов по приборам, вы сможете прорваться сквозь облачность вверх, в неконтролируемое пространство. Для чего же еще тренировки полетов вслепую, как не для таких экстренных случаев? Вспомнив раздел о чрезвычайных ситуациях в действующих правилах полетов, вы даже можете сделать это в соответствии с инструкцией. Но ваши шансы выбраться из этого живым равны нулю.

Всего один пример, — продолжал он, — один логичный будничный пример, в котором слепое подчинение инструкции лишит вас жизни. Хотите еще? Других примеров множество, а отверженных еще больше. Нас устраивает, что ФАУ живет в своем придуманном мирке, пока оно не пытается и нас заставить в нем жить. А оно этого не делает. В свое время я был редактором одного авиационного журнала, и имел возможность общаться со многими официальными чиновниками ФАУ. И я обнаружил, что люди опытные полностью соглашались с отверженными, стоило мне пообещать, что я не стану на них ссылаться. Один из них сказал: «В самом ФАУ отверженных больше, чем за его пределами!» Слово в слово, мой друг, из уст высокопоставленного регионального чиновника вашего ведомства.

По моему требованию он безропотно передал мне соль.

— В ФАУ есть довольно много пилотов-ветеранов, которые хорошо нас знают, — продолжал он, — и знают, что наша отработка правил безопасности полетов лучше, чем официальный вариант. Поэтому они не применяют против нас закон, но и не делают нам юридических поблажек. Все мы согласились помалкивать о том, что многие инструкции до нелепости противоречат здравому смыслу, и договорились, что ни одна из сторон не станет раскачивать лодку. Мы, конечно, благодарны судьбе, что там еще остались ветераны. Если бы кто-нибудь всерьез занялся внедрением в практику, например, правил обслуживания и ремонта самолетов, то за голову практически каждого владельца недорогого легкого самолета была бы назначена цена, а за право оставаться владельцем этого самолета ему пришлось бы драться не на жизнь, а на смерть. Размах такого противостояния уничтожил бы очень многих в ФАУ, а это привело бы к проведению реформ. Конечный результат был бы, разумеется, хорош, но сам процесс был бы таким болезненным, что ни у кого из нас не хватило бы духу его затеять. Мы счастливы, пока нас не трогают. ФАУ счастливо, что никто не потрясает основ их выдумки насчет законопослушного паренька.

Терпению моему наступил конец, я был сыт по горло его самодовольной болтовней.

— Сознайтесь, Дрейк, — сказал я. — Вы хотите заполучить лицензию, чтобы летать бесшабашно, делать что вам заблагорассудится, независимо от того, будет это безопасно или нет. Вам все равно, будете вы жить или погибнете, но как насчет тех ни в чем не повинных людей на земле, чьи жизни погаснут, как свечи, когда ваша бессмысленная бесшабашность отыграется на вас сполна?

Он рассмеялся.

— Мой друг, вы ведь довольно много летаете ночью?

— Разумеется. Самолет — это средство передвижения в дневное и ночное время. Но какое отношение это имеет к вашей бесшабашности?

— Вы надеваете парашют, когда летаете ночью?

— Конечно нет. Что за мальчишеская мысль!

— Тогда что вы станете делать, если ваш двигатель заглохнет ночью?

— У меня никогда не отказывал двигатель в ночном полете, мистер Дрейк, и надеюсь, никогда не случится в будущем.

— Ну не интересно ли это! — он недолго помолчал, вглядываясь в схему двигателя, вытканную на скатерти. — Здесь нет ни одного отверженного, который уходил бы в ночной полет без парашюта, разве что луна светила так ярко, что он всегда имел в поле зрения какую-нибудь посадочную площадку. Мы не считаем, что отказы двигателей не происходят никогда, и если мы не видим, где можно приземлиться, и если мы не можем надеть парашюта, то мы не летаем. Кроме вас, здесь нет ни одного пилота, который полетел бы над сплошным туманом или слоем облачности, лежащим ниже той высоты, с которой он может произвести вынужденную посадку.

Тем не менее ночные полеты без парашюта — это вполне по правилам. А полеты над слоем тумана любой толщины одобрены ФАУ. Наше правило гласит, что чистая безопасность — это чистое знание и чистое управление. Два двигателя в нашем самолете или один, не суть важно. Если мы не видим места приземления и если мы не можем надеть парашют, мы не летаем.

Само собой, я не слушал ни единого слова из того, что говорил этот человек. Единственной безопасностью, которая требовалась этому дикарю, была бы безопасность тюремной камеры.

— Ваш шатун, — продолжал он, — сейчас вполне соответствует инструкциям. Он получил одобрение ФАУ, и все подписано. Но в нем есть трещина, и в ближайшее время он сломается. Если бы у вас был выбор, что бы вы предпочли, — трещину в шатуне или эту подпись в бортовом журнале?

Мне оставалось только сохранять твердость.

— Сэр, механик и инспектор несут ответственность за свою работу. Я имею полное право лететь на этом самолете именно в том состоянии, в каком он пребывает.

Он снова засмеялся, на удивление дружески, словно не желал причинить мне зла. В этот момент я понял, что смогу удрать из его притона, и притом скоро.

— Ладно, — сказал он, не зная моих мыслей. — За все отвечает инспектор, вашей вины нет. Все, что вам остается сделать, это разбить свой самолет в этих горах, потому что от вас не требуется знать, как выжить в той местности, над которой вы пролетаете. Отвечать будут все остальные, вот только подыхать будете вы. Правильно?

Правильно, конечно, но опять он все по-дурацки вывернул наизнанку. Ну кто поверит банде отверженных, живущих в гористой пустыне, летающих и обслуживающих свои самолеты без всяких лицензий, только потому, что они знают, как летает самолет или как работает двигатель? Все они радикалы и экстремисты, и против них надо применить силу закона. Ну конечно, на таких управа найдется.

Отверженные, вот они кто, и как только я доберусь до какого-нибудь законопослушного города, я уж позабочусь о том, чтобы ФАУ выдвинуло против них серьезные обвинения и лишило их... и прибыло сюда, и посадило их всех в тюрьму. Они считают себя лучше всех остальных только потому, что умеют держать в руках гаечный ключ и приземляться с выключенным двигателем. А что они знают о диспетчерских пунктах подхода? Что станут они делать в схеме движения, если диспетчерская не даст им разрешения на посадку? Тогда они запоют совсем по-другому, а тут вмешаюсь я, когда они будут умолять меня спасти их, и запрошу диспетчерскую: «Покорнейше прошу дать разрешение на посадку», и не надо будет мне знать свой самолет или то, как он летает, потому что диспетчерская присвоила мне номер первый.

Я решительно распрощался с Дрейком и его сомнительной компанией, и ни он сам, ни один из его людей не попытался меня удержать. Несомненно, они видели мой гнев и сочли за благо сохранять спокойствие в моем присутствии.

Вернувшись в вырубленный в скале ангар, я отыскал кнопку, нажатием которой отодвигалась стена, и поскольку теперь отверженные имели все основания опасаться законопослушного человека, я дал себе труд все это записать, каждое сказанное нами слово, чтобы использовать это в качестве доказательства на заседании ФАУ, которое отправит этих людей в тюрьму. На этом замечательном, простом заседании, на котором ФАУ, знающее, что для нас лучше, сможет и наказать по заслугам, и праведно нас рассудить. К счастью, эти дикари, по-видимому, единственные в своем роде на всю страну.

Примечание для себя: Надо будет перепечатать эти заметки, потому что синий ветр делат карандаши записи трудными дл чтения. Никогда бы не подумл ветер 20 тако силнй. Однко я сберегу эт бмагу покажу этим бандитам они неправы. Могу лететь из этих гор одной рукой другой делть записи.

Слный нисходящий поток. Потеря ввысоты 1500 футо в минут хтя полный газ и набираю скорость. Скоро должен быть восходящий.

Вот он. Худшее позади, а бандитов скоро к ответу. Я вижу аэропорт Фэризи, и я могу начать планирование прямо отсюда, если только — один шанс на миллион... шанс на миллиард — что двигатель загло...