## Школа совершенства

# Ричард Бах

Я уже долгое время летел на запад. Всю ночь на запад, потом на юг, потом немного свернул на юго-запад, думаю, по недосмотру. Когда теряешь ученика, не слишком-то всматриваешься в карты и придерживаешься курса. После полуночи летишь уже куда глаза глядят, и думаешь обо всем этом. Эта авария была неизбежна, — один из тех редких случаев, когда туман возникает буквально из ничего и спустя пять минут видимость снижается с десяти миль до нуля. Поблизости не было ни одного аэропорта; приземлиться он не мог. Неизбежность. К рассвету я летел над незнакомой гористой местностью. Должно быть, я залетел гораздо дальше чем думал, и обе стрелки топливомера подрагивали около нулевой отметки. Сбившись с пути, я, едва взошло солнце, по чистой случайности заметил выкрашенный зеленой краской легкий самолет Piper Cub, покачавший мне крыльями и зашедший на посадку на крошечную полоску травы у подножия горы. Он коснулся земли, сделал короткую пробежку, а затем внезапно исчез в монолитной скале. Местность была тиха и пустынна, словно дикие края пограничья, и я на мгновение подумал, что самолетик мне привиделся.

Тем не менее, эта ровная полоска земли была единственно возможным местом посадки. Я порадовался, что вылетел на одном из 150-х, а не на большом Команче или на Бонанзе. Сильно тормозя, с полностью выпущенными закрылками, я подлетел к полю лицом к этой самой гранитной стене. Это была посадка с самым коротким пробегом, на какой я был способен, но и этого было недостаточно. Газ убран, закрылки выпущены, тормоза на полную мощность, а мы все еще катили со скоростью двадцать узлов, и я понял, что мы врежемся в стену. Но удара не последовало. Стена исчезла, а 150-й вкатился в громадную каменную пещеру.

Это пространство с широкой и длинной взлетно-посадочной полосой имело не меньше мили в длину. Кругом стояли самолеты всевозможных типов и размеров, у всех пятнисто-зеленая защитная окраска. Только что приземлившийся Cub заглушил двигатель, и рослый, одетый в черное тип выбрался с переднего сиденья и показы, что я могу зарулить на соседнюю стоянку.

В сложившихся обстоятельствах у меня не было иного выбора. Как только я остановился, с заднего сиденья Cub поднялась еще одна фигура. Этот был в сером, не старше восемнадцати лет, и он смотрел на меня с мягким упреком.

Когда мой двигатель остановился, человек в черном заговорил тихим бесстрастным голосом, который мог бы принадлежать только командиру авиалайнера.

— Невесело, должно быть, терять ученика, — сказал он, — но это не повод забывать о том, как летите вы сами. Нам пришлось сделать три захода прямо у вас под носом, прежде чем вы нас наконец заметили. — Он повернулся к юноше. — Вы наблюдали за его посадкой, мистер О'Нил?

Паренек выпрямился и замер. — Да, сэр. Скорость завышена примерно на четыре узла, касание на семьдесят футов дальше, отклонение влево от осевой линии шесть футов...

Юноша снова замер, слегка наклонил голову и вышел.

А этот человек подвел меня к лифту и нажал кнопку с надписью «Седьмой уровень».

— Дрейк давненько хотел с вами увидеться, — сказал он, — но до сих пор вы не были вполне готовы к этой встрече.

— Дрейк? То есть тот самый Дрейк...

Он слегка улыбнулся.

— Разумеется, — сказал он, — Дрейк Отверженный.

Спустя минуту дверь с шипением открылась, и мы вышли в длинный и широкий переход с гасящим звуки ковровым покрытием, со вкусом декорированный схемами различных деталей и живописными изображениями летящих самолетов.

Так значит, он существует в действительности, подумал я. Значит, в самом деле есть на свете такой человек, как Отверженный. Когда руководишь летной школой, до тебя доходят всякие странные слухи, и то там, то здесь мне приходилось слышать о человеке по фамилии Дрейк и его отряде летчиков. По слухам, полет для этих людей стал истинной и глубокой религией, а их Богом было само небо. Говорили, что ничто не имело для них значения, кроме одного, — достичь и коснуться того совершенства, каковым является небо... Но единственным свидетельством существования Дрейка были несколько рукописных страничек, — рассказ о встрече с этим человеком, найденный в обломках самолета, разбившегося при вынужденной посадке. Как-то раз они были напечатаны в одном журнале как занимательная информация, и впоследствии забыты.

Мы вошли в просторное, обшитое панелями помещение, меблированное до элегантности просто. На одной из стен висела в раме картина кисти Амендолы, оригинал, изображавший самолет Стиэрмэн С3R; на другой был помещен подробный чертеж двигателя А-65 в разрезе. Мой провожатый исчез, а я не удержался и стал разглядывать С3R. В нем не было ни одного изъяна. Весь крепеж на обтекателе, нервюрные швы крыльев, рефлексы на отполированной стеклоткани. Стиэрмэн слегка вибрировал на стене, схваченный в момент взлета, над самой травой.

Вот если бы реальность могла быть столь же совершенной, подумал я. Я побывал на множестве семинаров, вдоволь наслушался дискуссий специалистов, на которых разные голоса попугаями твердили одно и то же: «В конце концов, все мы люди. Мы никогда не достигнем совершенства...»

В какой-то момент я страстно пожелал, чтобы этот Дрейк оправдал сложенную о нем легенду, произнес некое волшебное слово и сказал мне:

— Мы можем достигнуть совершенства, друг мой.

Ростом он был около шести футов, одет в черное, с тем худощавым угловатым лицом, которым наделяет людей независимость. Ему могло быть и сорок, и шестьдесят лет, его возраст не поддавался определению.

— Отверженный собственной персоной, — удивленно сказал я. — А вы читаете мысли так же хорошо, как летаете.

— Отнюдь. Но я полагаю, вы устали выслушивать оправдания за провалы. Провалы, — сказал он, — не имеют оправданий.

Всю свою жизнь я словно пробивался вверх сквозь густую пелену облаков и теперь наконец, вырвался в чистое небо. Только бы его слова не оказались пустышкой.

И тут внезапно я почувствовал страшную усталость и выплеснул на него всю свою подавленность.

— Я бы с удовольствием поверил в ваше совершенство, Дрейк. Но до тех пор, пока вы не покажете мне безупречную летную школу, штат безупречных инструкторов, без всяких провалов и оправданий, я не поверю ни единому вашему слову.

Это была моя последняя в жизни надежда, испытание для этого лидера весьма своеобразных отверженных. Если бы он сейчас промолчал, если бы извинился за свои слова, я бы продал по дешевке свою летную школу и махнул бы обратно в Никарагуа на Super Cub зарабатывать на жизнь.

В ответ Дрейк лишь коротко улыбнулся.

— Идемте за мной, — сказал он.

Он провел меня в длинный зал, увешанный картинами на авиационные темы, где на пьедесталах возвышались детали и части всемирно известных самолетов. Затем мы спустились по узкому коридору и внезапно вынырнули в холодный воздух и яркий солнечный свет на самом краю крутого, поросшего травой склона. Трава заканчивалась футах в пятидесяти от нас, и в том месте, где склон переходил в горизонтальную поверхность, находился мягкий квадрат из чего-то похожего на перья, со стороной в сотню ярдов и высотой примерно в десять футов.

Седой, одетый в черное мужчина стоял рядом с этой периной и кричал, глядя на вершину склона. — Хорошо, мистер Террелл, как только вы будете готовы. Не спешите. Спешить некуда.

Мистер Террелл был парнишкой лет четырнадцати, он стоял слева от нас на самом краю склона. На его плечах покоилась пара хрупких белоснежных крыльев размахом в тридцать футов, отбрасывающих прозрачную тень на траву. Решившись, он сделал глубокий вдох, наклонился вперед и ухватился руками за обмотанный клейкой лентой поручень лонжерона. Потом он сделал короткий резкий разбег, приподнял крылья и завис в воздухе над склоном. Он находился в полете около двенадцати секунд; делая короткие махи, как гимнаст, и сведя ноги вместе, он неторопливыми движениями выравнивал свои белые крылья и плавно скользил вниз.

В мгновение ока он оказался в десяти футах над склоном и отпустил крылья за секунду до того, как его ноги коснулись перины. Все это было неспешно, грациозно и свободно, как мечта, воплощенная в белое полотно и зелень травы.

Снизу, с лужайки, до нас едва доносились голоса.

— Посиди немного здесь, Стэн. Передохни. Вспомни, как все это было. Вспомни все по порядку, а когда будешь готов, мы отнесем крылья наверх и полетим снова.

— Я готов лететь сейчас, сэр.

— Нет. Проживи это еще раз. Вот ты на вершине горы. Ты берешься за лонжерон. Делаешь разбег в три шага...

Дрейк повернулся и повел меня в другой длинный коридор, в другой удел своего царства.

— Вы спрашиваете о летной школе. — сказал он. — Юный мистер Террелл только начинает летать, но он полтора года занимался изучением ветров, неба и динамики безмоторного полета. Он сам построил сорок планеров. Размах их крыльев от восьми дюймов до того, который вы только что видели, — до тридцати одного фута. Он сделал свою собственную аэродинамическую трубу и работал с настоящей трубой на Третьем уровне.

— При таких темпах, — сказал я, — у него целая жизнь уйдет на то, чтобы научиться летать.

Дрейк взглянул на меня, подняв брови.

— Разумеется, целая жизнь, — сказал он.

Мы шли дальше, то и дело сворачивая в лабиринте залов и коридоров.

— Большинство наших учеников предпочитает десять часов в день проводить у самолетов. Остальное время они посвящают другой работе, своим занятиям. Террелл, например, строит двигатель по собственному проекту и заодно обучается в мастерских литейное делу и металлообработке.

— Ну, ладно, — сказал я. — Все это очень хорошо, но это не...

— Практично? — спросил Дрейк. — Вы хотели сказать, что это непрактично? Oодумайте, прежде чем это сказать. Подумайте о том, что самый практичный способ довести пилота до совершенства, — это ухватить его в тот момент, когда он целиком поглощен идеей чистого полета, еще до того, как он решит, что летчик — это оператор ряда систем, нажимающий кнопки и двигающий рычаги, что позволяет удерживать в воздухе чужую ему машину.

— Но... птичьи крылья...

— Без птичьих крыльев не бывает совершенства. Представьте себе пилота, который не только изучал Отто Лилиенталя, но и сам был Отто Лилиенталем, держа в руках его крылья и прыгая с горы. Теперь представьте того же пилота, не только изучающего братьев Райт, но строящего и летающего на своем планере-биплане с мотором; пилота, несущего в себе ту же искру, которая воспламенила Орвилла и Уилбера, когда они создавали свою Китти Хок. Вы не думаете, что со временем из него может получиться хороший пилот?

— Стало быть, вы первым делом проводите своих учеников через всю... историю...

— Совершенно верно, — сказал он. — А следующим шагом после братьев Райт? — он выждал, чтобы я заполнил паузу.

— Ну, Дженни?

Мы вновь свернули по коридору к солнечному свету и оказались на краю широкого ровного поля, изборожденного следами хвостовых костылей. Там, покачиваясь, стояла JN-4, окрашенная в такие же камуфляжные цвета, как и виденные мною самолеты в главной пещере. Двигатель ОХ-5 вращал большой деревянный винт, издавая шум гигантской швейной машины, мягко протягивающей нитку сквозь толстый бархат. Одетый в черное инструктор стоял у задней кабины.

— Она полетит немного легче, мистер Блейн, — говорил он, перекрывая шум швейной машины, — и взлетит чуть быстрее без моего веса. Три посадки, потом подрулите сюда.

Спустя мгновение Дженни уже выбиралась против ветра, двигаясь все быстрее, чуть приподняв хвостовой костыль над травой и оставаясь в этом положении, и наконец вся эта хрупкая машина поднялась в воздух, так что под ее колесами я видел чистое небо.

Инструктор подошел к нам и наклонил голову в своеобразном приветствии.

— Дрейк, — сказал он.

— Да, сэр, — ответил Дрейк. — У юного Тома все в порядке?

— Вполне. Tом хороший пилот, — когда-нибудь он даже мог бы стать инструктором.

Я больше не в силах был сдерживаться. — Да ведь парнишка, слишком молод для такого старого самолета. Что если двигатель вдруг заглохнет?

Инструктор взглянул на меня озадаченно.

— Простите. Я не понял вашего вопроса.

— Что если двигатель заглохнет! — сказал я, — Это же старый двигатель! Вы же знаете, он может заглохнуть в полете.

— Ну конечно, может! — Человек посмотрел на Дрейка с таким выражением, словно не был уверен в реальности моего присутствия.

Командир отверженных принялся терпеливо объяснять.

— Том Блейн сам произвел капитальный ремонт этого ОХ-5, он сам изготовил для него детали. Он вслепую может начертить схему этого двигателя. Он знает его слабости, знает, какого рода отказов следует от него ожидать. Но самое главное, он знает, как делать вынужденные посадки. Он начал обучаться вынужденным посадкам с самого первого своего спуска на планере с горы Лиллиенталя.

У меня в мозгу словно включился свет: я начинал понимать.

— А вслед за этим, — медленно заговорил я, — ваши курсанты проходят через развлекательные полеты, и самолетные гонки, полеты военных самолетов, словом, через всю историю полетов.

— Именно так. В ходе обучения они летают на планерах, дельтапланах, самоделках, гидросамолетах, сельскохозяйственных самолетах, вертолетах, истребителях, транспортных, турбовинтовых, реактивных самолетах. Когда они полностью готовы, они выходят в свет и выполняют любые виды полетов, какие скажете. Затем, отлетавшись во внешнем мире, они могут вернуться сюда в качестве инструкторов. Они берут одного ученика и начинают проходить с ним с самого начала то, чему когда-то научились сами.

— Одного ученика! — Я невольно рассмеялся. — Мне совершенно ясно, Дрейк, что вам никогда не доводилось руководить летной школой под давлением, когда ставка очень высока!

— А какова ставка, — мягко спросил он, — в вашей летной школе?

— Выживание! Если я перестану выпускать пилотов и набирать новых учеников, я прогорю и окажусь не у дел!

— У нас несколько иные ставки, — сказал он. — Наша задача — сберечь живой полет в мире авиашоферов, вроде выпускников вашей школы, которые озабочены лишь тем, чтобы перемещаться по прямой от одного аэропорта к другому. Мы стараемся, чтобы в воздухе оставалось хотя бы немного настоящих летчиков. Таких, которые не носят у сердца эту книжечку оправданий, эти «Двенадцать золотых правил», осталось не так уж много.

Должно быть я ослышался. Неужели Дрейк нападает на «Золотые правила», эту квинтэссенцию огромного опыта?

— Ваши «Золотые правила» — это сплошные «нельзя» и «никогда», — сказал он, угадывая мои мысли. — Девяносто процентов аварий происходит именно в таких условиях, значит следует избегать таких условий. Они не внесли туда только одного, последнего, логически все завершающего пункта: «Причиной ста процентов аварий являются полеты, поэтому в целях безопасности следует оставаться на земле». Кстати, вашего ученика погубило «Золотое правило» номер восемь.

Меня словно громом ударило. — Эта авария была неизбежная! Точка росы образовалась вопреки всем прогнозам, туман вокруг него сгустился буквально за пять минут. Он не мог долететь до аэродрома!

— А Правило восьмое велело ему ни в коем случае не садиться за пределами аэродрома. За те пять минут, пока у него еще была видимость, он пролетел над тридцатью семью посадочными площадками, — гладкими полями и ровными пастбищами, — но это же не были обозначенные в списке аэродромы с ухоженной взлетно-посадочной полосой, поэтому ему даже в голову не пришла мысль о посадке, правда?

Мы надолго замолчали.

— Нет, — сказал я, — не пришла.

Он снова заговорил лишь когда мы вернулись в его кабинет.

— У нас здесь есть две вещи, которых нет в вашей летной школе. У нас есть совершенство. У нас есть время.

— И мастерские. И птичьи крылья...

— Все это следствие времени, мой друг. Живая история, заинтересованные ученики, инструкторы... все это есть здесь потому, что мы решили без всякой спешки дать пилоту мастерство и понимание вместо свода правил.

Вы там в своем мире говорите о «кризисе полетного инструктажа», вы занимаетесь поспешным пересмотром инструкторских лицензий. Но все это пустые затеи, если инструктору не дадут достаточно времени для занятий с учеником. Помните, человек учится летать на земле. Он лишь применяет полученные знания на практике, садясь в самолет.

— Но летные приемы, крупицы опыта...

— Разумеется. Вынужденные посадки с остановившимися двигателями, взлеты с попутным ветром, полеты с заклиненным управлением, сваливание самолета с созданием невесомости, полеты на малой высоте над пересеченной местностью, групповые полеты, полеты по приборам и без приборов, развороты на малой высоте, плоские развороты, штопоры, мастерство. Ничему этому не учат. И не потому, что ваши инструкторы не умеют летать, а потому, что у них нет времени, чтобы научить всему этому. По-вашему, важнее иметь этот клочок бумаги, — лицензию пилота, — чем знать свой самолет? — Мы с этим не согласны.

Я бросился на него в последнюю, самую мощную атаку.

— Дрейк, вы живете в пещере, вы совершенно оторваны от действительности. Я плачу своим инструкторам только за летные часы, и они не могут позволить себе проводить нелетное время в разговорах с учениками на земле. Если я хочу продержаться, значит, я должен держать в воздухе и самолеты, и инструкторов. Мы обязаны пройти с учениками определенный курс, дать им сорок летных часов, снабдить экземпляром «Двенадцати полотых правил», подготовить их к летному экзамену, а затем все начать сначала с очередной группой. При такой системе вам время от времени не обойтись без аварий!

Я слушал сам себя, и внезапно меня охватило отвращение. Все это говорил не кто-то другой, изо всех сил защищающий возможность провалов, это был я сам, это был мой собственный голос. Гибель моего ученика не была неизбежной; и убил его я.

Дрейк не сказал ни слова. Он словно не желал меня слышать. Он взял со своего стола крошечную модель планера и осторожно запустил ее в воздух. Она описала полный круг влево и скользнув, остановилась точно в центре маленького белого знака «X», нанесенного краской на полу.

— По-видимому, вы уже почти готовы признать, — сказал он наконец, — что если ваша система предусматривает возможность аварий, то решение проблемы не в том, чтобы искать оправдания. Решение, — сказал он, — в том, чтобы изменить всю систему.

В этой пещере я провел неделю и убедился, что Дрейк не упустил из виду ни одного пути, который мог бы довести полет до совершенства. Между инструкторами и учениками поддерживались весьма официальные отношения на земле, в воздухе, в мастерских и в специализированных учебных помещениях.

В царстве Дрейка господствовало невероятное уважение, граничащее с преклонением, к мужчинам и женщинам, работавшим инструкторами. Сам Дрейк обращался к своим инструкторам «сэр», а послужной список каждого из них был отпечатан и доступен ученикам для ознакомления.

В воскресенье после полудня состоялся четырехчасовой воздушный парад с групповыми полетами, показом построенных учениками самолетов и высшим пилотажем на малых высотах, продемонстрированным одним из лучших мастеров на всем Юго-западе. Влияние и идеи Дрейка задели меня глубже, чем я предполагал... И я начал задумываться о некоторых других знакомых мне отличных пилотах; летчиках сельхозавиации, горных пилотах, пилотах авиалиний, которые в свободное время летали на спортивных самолетах. Неужели они тоже как-то связаны с Дрейком и его школой?

Я задал этот вопрос, но ответ Дрейка был загадочен.

— Когда веришь во что-нибудь настоящее, как это небо, — сказал он, обязательно находишь друзей.

Этот человек руководит фантастической летной школой, и когда мне пришла пора улетать, я в открытую так ему и сказал. Но одна мысль не давала мне покоя.

— Как вы можете себе все это позволить, Дрейк? Не из воздуха же это берется. Откуда вы берете деньги?

— Ученики платят за обучение, — сказал он так, будто это все объясняло.

Должно быть, я довольно тупо на него уставился.

— О, не с самого начала. Ни один ученик с самого начала не платил ни пенни. Просто они больше всего на свете хотели летать. Но каждый ученик платит то, чего, по его мнению, стоит его обучение. Большинство в течение всей жизни отдает школе около десяти процентов своего дохода. Одни больше, другие меньше. В среднем около десяти процентов.

— А десять процентов от доходов тысячи пилотов малой авиации, тысячи военных летчиков, тысячи командиров авиалайнеров: это дает нам топливо и масло, — и снова коротко вспыхнувшая улыбка осветила его лицо. — А это дает им уверенность в том, что на подходе новые пилоты, которые лучше знают, как летать, чем как вести самолет.

Все время, пока я летел, ориентируясь по карте, на север и восток, его слова не шли у меня из головы. Больше учить тому, как летать, чем тому, как вести самолет; без спешки заниматься с учениками; предоставить им бесценную возможность летать.

Я смогу переделать свою школу, думал я. Я смогу тщательно отбирать учеников вместо того, чтобы принимать первого встречного. Я смогу предложить им платить столько, сколько такое обучение стоит. Я смогу платить своим инструкторам вчетверо больше, чем теперь; сделать инструктирование профессией, а не случайной работой. Несколько дополнительных наглядных пособий, — возможно, разобранный двигатель, корпус самолета в разрезе. Послужные списки моих инструкторов, доступные для прочтения каждому ученику. Гордость. Немного основ истории, немного высшего пилотажа, немного парения. Мастерство. И ни клочка бумаги, только понимание.

Я выключил двигатель, все еще думая об этом. Отбирать учеников и давать им достаточно времени.

Мой старший инструктор чуть не вытащил меня из самолета.

— Вы вернулись! Мы всю неделю вас разыскивали отсюда и до самого Шайенна! Мы было подумали, что вы погибли!

— А я не погиб. Ничуть не погиб. И вернулся живым, — сказал я. И, начиная традицию, добавил, — сэр.