## Удивительное соревнование

# Ричард Бах

Это было самое странное соревнование, в котором я когда-либо принимал участие. Оно было таким необычным, что это вполне мог быть и сон. Умопомрачительно лазурное небо казалось не совсем реальным. Кое-где по нему были разбросаны бархатные полупрозрачные облака (они не затеняли солнце, оно просвечивало сквозь них лимонным светом). Шелковистая зеленая трава служила для приземления, а белый и твердый, словно слоновая кость, бетон — для взлета. Вокруг росли большие деревья, которые создавали густую тень для людей, сидящих под ними и наблюдающих за полетами. Сэндвичи. Прохладный оранжад.

Разбросанные то тут, то там, по этой немножко наклонной лужайке, стояли аэропланы. Их было около двадцати, некоторые из них находились в тени деревьев. Большинство из них были двухместными самолетами с высокими крыльями.

Я сидел на поляне под крылом своего Каба, наблюдая эту необычную панораму. Я как раз смотрел, как приземляется чья-то Цессна, когда возле меня остановился этот парень. Он тоже следил за посадкой Цессны, а затем сказал:

— У вас, я вижу, прекрасный Каб. Вы будете принимать участие в Испытании?

Как и всякий, кто считает, что принадлежит к числу самых искусных летчиков в мире, я легко становлюсь жертвой соревнований. Мне показалось, что Испытание тоже является каким-то соревнованием, хотя я никогда раньше не слышал, чтобы это слово использовалось в таком смысле.

— Конечно, — ответил я.

— Я рад, что вы согласились, — сказал он и записал в свой блокнот номер моего самолета. Он не спросил моего имени.

— У вас двигатель на шестьдесят пять лошадок? — поинтересовался он.

— На восемьдесят пять.

— Высота винта?

Довольно странный вопрос.

— Высота винта? Зачем она вам?.. Семь футов, кажется.

Он покачал головой и достал мерную ленту.

— Как вы относитесь к пилотам, которые решают участвовать в Испытании и даже не знают высоту винта своего самолета?

Он подошел к носу Каба.

— Надеюсь, вы будете не против, если я измерю.

— Ничуть. Я сам хотел бы узнать.

Мерная лента зашуршала, разматываясь, а затем аккуратно растянулась в руках парня от верхнего до нижнего кончиков винта.

— Девять футов и четыре с четвертью дюйма, — сказал он и записал это число у себя в блокноте. — Нам нужен также коэффициент.

— Коэффициент?

— Технический показатель. Отношение нагрузки крыла к тяге двигателя. Скажите, это первое Испытание, в котором вы участвуете? — Он, кажется, был удивлен.

— Когда речь идет о соревнованиях, где нужно знать высоту винта и показатели, я вынужден признать, что первое.

— О! Тогда извините меня! Добро пожаловать к нам! Надеюсь, вам понравится. — Он стал листать какую-то связку бумаг. — Давайте посмотрим. Рид Клип-Уинг Каб, восемьдесят пять лошадиных сил... а вот и то, что нам нужно. Нагрузка крыла — восемь и пять, тяга двигателя четырнадцать и три. Ваш коэффициент равен один и семь. — Он записал это в своем блокноте. — Но не думайте об этом, — сказал он и улыбнулся. — Ваше дело — просто летать.

Первым идет Клин. Советую заранее разогреть двигатель. Желаю успеха. Он вручил мне тоненький буклет и ушел со своим блокнотом к целиком белому Тейлоркрафту, стоящему возле покрывала, расстеленного на траве на противоположной стороне поляны. На покрывале вокруг корзинки с едой сидели люди.

Заглавие буклета было аккуратно отпечатано темно синим цветом, словно приглашение к обеду.

###### ИСПЫТАНИЕ ПИЛОТОВ

###### 14 ОКТЯБРЯ 1972 ГОДА

Я был настроен пессимистично. Я не люблю так основательно организованных соревнований.

Те, кто не любит так основательно организованных соревнований,

— было написано в буклете в конце первой страницы,

— могут обратиться к странице девятнадцатой, где перечислены все обычные соревнования, которые проводятся поблизости.

Эта встреча предназначается для тех авиаторов, которые считают себя принадлежащими к числу лучших летчиков в мире. Этот слет является Испытанием, которое дает возможность убедиться, так ли это.

Дальше шла короткая заметка об истории этого мероприятия, некоторая техническая информация о коэффициентах и правилах судейства, а затем следовало описание целой серии необычайных заданий, о которых я раньше ни разу не слышал. Буклет указывал на то, что большинство пилотов приобретает опыт только после длительной практики, но, как бы то ни было, единственная возможность получить хорошую сумму очков в Испытании состоит в том, чтобы показать подлинное мастерство в полете.

Когда я прочитал это, у меня пересохло во рту. Мне нравилось причислять себя к лучшим пилотам, но очевидно, что у меня всегда были основания для того, чтобы не слишком часто заниматься полетом на точность. В конце концов, человек должен зарабатывать себе на жизнь. В конце вводной части буклета было еще одно замечание, которое, наверное, должно было казаться ироничным... Оправдания в связи с плохими результатами будут выслушаны благосклонно, но не повлияют на окончательно решение судей. Я проглотил слюну и перевернул еще несколько страниц.

###### КЛИН

Задание: контроль высоты. Клин представляет собой тоннель препятствие, которое сооружается с помощью нескольких рядов лент, натянутых поперек взлетно-посадочной полосы. Самая высокая лента находится на высоте пятнадцати футов, тогда как другие располагаются на меньшей высоте, которая убывает по три дюйма на каждую очередную лепту. Ленты находятся на расстоянии десяти футов друг от друга вдоль полосы, образуя клинообразный тоннель длиной двести сорок футов. Высота самой нижней ленты равняется высоте винта аэроплана участника плюс два дюйма...

Дальше следовали подробности о том, в каких случаях считается, что участник не справился с заданием: если он коснулся колесами полосы, если он отклонился от центральной линии. Кроме того, не разрешалось вначале описывать круг для осмотра, а также делать вторую попытку. Каждый пилот, который разорвет больше чем четыре ленты, должен был поставить бутыль охлажденного оранжада команде служащих, которая их устанавливает. Это было замечанием в скобках, как своеобразная традиционная хохма, но стоимость оранжада нигде не была указана.

Я почувствовал, как пот выступает у меня на лбу, когда представил себе эту надвигающуюся на меня ловушку из разноцветных лент. Затем, когда я вспомнил, что Клин — это только самое первое задание, в котором пилоты участвуют просто для разминки, мой лоб похолодел, как у мертвеца. Высота винта плюс два дюйма.

Я быстро пролистал буклет, и поскольку самоуважение во многом зависело для меня от способности мастерски летать на своем аэроплане, меня снова из холода бросило в жар еще сильнее, чем перед этим.

Единственным соревнованием, которое я наблюдал до этого, были низкоскоростные гонки, происходившие на великолепном ежегодном празднике Лена фон Клемма на известном аэродроме в Уотсонвилле, штат Калифорния. В этих гонках очки начислялись в соответствии с тем, сколько времени понадобится пилоту, чтобы пролететь над центральной линией взлетной полосы между двумя отметками. При этом учитывались технические характеристики самолета, и побеждал тот, кто смог пролететь за большее время. При этом пилот должен был не просто уметь медленно летать, он должен был быть знаком с медленным полетом вблизи земли, который очень сложен.

Если задание «Клин» было весьма непростым, то остальные элементы Испытания были просто фантастическими.

Например, должен был состояться Слалом, в ходе которого будет определен пилот, который сможет пролететь по ужасно извилистому маршруту длиной в одну милю, обозначенному гигантскими воздушными шарами на привязи.

Соревнование на самый короткий взлет проводилось на площадке, которая заканчивалась фанерным щитом высотой шесть футов. Пилот сам выбирал для себя минимальное расстояние до щита, а затем разгонялся, не отрываясь хвостовым колесом от земли (то есть, подняв передние колеса, как утверждал буклет: в соревновании принимали участие шесть аэропланов с двумя передними колесами), и прыгал со щита, как с трамплина. Если аэроплан участника полностью оторвался от земли еще до щита, или если его колеса коснулись земли еще раз за ним, его даже не внесут в список претендентов на успешное выполнение задания.

Кроме того, было соревнование по посадке с выключенным двигателем. При этом винт должен был быть полностью неподвижным уже на высоте тысячи футов над полем и в дальнейшем — вплоть до приземления между двумя четырехфутовыми заборами из лент.

Следующим было еще одно соревнование, связанное с остановкой двигателя. Каждый самолет заправляли таким количеством горючего, которого хватило бы ему только на полет в течение десяти минут в обычном маршевом режиме. Затем засекали время пребывания самолета в воздухе, и победителем оказывался тот, кто находился в воздухе дольше всех.

Затем шли гонки между препятствиями, обозначенными воздушными шарами и лентами, в ходе которых пилот должен был на виражах пролетать между объектами, находящимися друг от друга на меньшем расстоянии чем размах крыльев его самолета. Он должен был пролетать над красными лентами и нырять под синие; кроме того, как минимум три раза на его пути встречались участки, где крутой поворот влево и вверх сразу же сменялся крутым уходом вправо и вниз.

Список заданий продолжался и дальше. Здесь были акробатические номера, командные полеты целыми группами и даже один элемент с высокоскоростным буксированием. Нигде не упоминалось о тех, кто не может выполнить то или иное задание; нигде не упоминалось о тех участниках, которые заявили о том, что могут, а затем не смогли подтвердить это. На какой-то миг у меня возникла мысль, что я могу оказаться среди последних, но в этот момент была запущена зеленая сигнальная ракета, и судья спокойно произнес в микрофон:

— Разогревайте свои моторы для участия в «Клине», если желаете участвовать.

Белый Тейлоркрафт на противоположной стороне лужайки ожил, его пилот бодро помахал на прощание симпатичной молодой девушке, которая осталась вместе с покрывалом под деревом. Его, казалось, совсем не пугает тоннель из лент. Он совсем не выглядел испуганным. Он взлетел в своем маленьком самолетике, один раз развернулся, как пловец, легко оглядывающийся в конце своей водной дорожки, и нырнул в Клин одним плавным движением. В течение нескольких секунд он находился в окружении развевающихся лент, а затем снова показался над землей. Ленты еще некоторое время полоскались и волновались в спутанной струе его самолета, но ни одна из них не была повреждена. В горле у меня было очень сухо.

Затем поднялся в воздух Эйркуп, он развернулся и, лениво приблизившись к Клину, сделал в точности то же самое, что и Тейлоркрафт. Ленты не были даже задеты.

Я завел двигатель своего Каба, исполненный уверенности, что проскочить сквозь тоннель, как это только что сделала и Цессна-140, должно быть, намного легче, чем кажется. Ведь я же, в конце концов, летаю на аэропланах уже многие годы...

Ленты не скользят равномерно по обтекателю двигателя. Винт рассекает их на такие маленькие кусочки, что нужно изловчиться, чтобы взять их пальцами.

Когда я снова сел на лужайке, я решил, что для того, чтобы отработать Клин в спокойной домашней обстановке на своем поле, достаточно установить одну ленту. А потом летать под ней до тех пор, пока это не перестанет быть затруднением. Затем можно немножко понизить уровень ленты. Все другие ленты нужны только для того, чтобы испытать хладнокровие пилота. Если забыть обо всем, кроме того, как пролететь под самой нижней лентой, все остальные и подавно останутся целыми. Но когда летишь прямо на этот колышущийся в воздухе шелк, испытываешь неподдельный ужас (мне, должно быть, повезло меньше других, потому что, когда я подлетал к препятствию, налетел внезапный порыв ветра). Мне кажется, что я даже пригнул голову и вскрикнул от неожиданности, когда налетел на ленты.

Соревнование продолжалось своим чередом, словно появление таких неумелых участников, как я, было обычным делом. Ведь в конце концов смысл Испытания в том и состоит, чтобы выявить, кто хороший пилот, а кто не очень хороший. Все остальные происшествия не считались важными, хотя, возможно, они и позабавили зрителей.

Лишь с некоторыми исключениями (одним из которых были гонки на небольшой высоте по десятимильному маршруту) все задания Испытания проводились в поле зрения наблюдателей, которые разместились по полю... с буклетами

###### ИСПЫТАНИЕ

###### СВЕДЕНИЯ ДЛЯ ЗРИТЕЛЕЙ

где было указано, как оцениваются выступления асов и посмешищ.

В течение всех состязаний не было спешки. Везде чувствовалась спокойная неформальная атмосфера. Между мероприятиями было достаточно времени, чтобы пилоты могли поговорить друг с другом о только что выполненном задании и о предстоящем, сидя с сэндвичами и картофельными чипсами в руках.

Моей наградой был старый девиз соревнующихся о том, что больше всего узнают те, кто менее всего подготовлен. Трудно описать восторг, когда спокойно стоишь на боковой линии площадки и слушаешь слова того, кто только что своим полетом доказал, что знает, о чем говорит.

Вот, например, пилот Эйркупа. Этот маленький аэропланчик, на который так много клеветали, в его руках превратился в газель, которая резвится на большой поляне весной.

— Не все, что о нем говорят, соответствует действительности, — сказал он, когда я задал ему свой вопрос. — Это хороший аэроплан. Нужно только некоторое время поработать с ним, начать заботиться о нем, и ты скоро обнаружишь, что он может показать несколько фокусов, если ты ему позволишь.

Именно Эйркуп победил в «Развороте»: подлетая вплотную к стене из гофрированной бумаги, а затем, устремляясь вверх с одновременным поворотом вокруг кончика крыла и улетая в обратном направлении. Я готов был держать пари, что Эйркуп не может летать так.

Несмотря на все трудности в соревновании, в конце не вручали никаких призов и не чествовали победителей. Для пилотов, казалось, самое главное заключалось в том, как хорошо они выступили по сравнению с тем, как хорошо они желали выступить. Наградой пилоту был не приз, а некоторое новое знание, высоко ценимое каждым участником.

Всем пилотам раздали запечатанные конверты, которые они не задумываясь положили в карманы, чтобы прочесть потом на досуге, если возникнет такое желание. В конвертах содержались сведения о том, как полет каждого участника выглядит по сравнению с другими. Мне, в частности, не показалось необходимым открывать свой конверт.

Не думай, читатель, что я стану подробно рассказывать о своем выступлении на Испытании, потому что, как ты можешь заметить, рассказ не о моих качествах пилота, а об этом необычном соревновании со всеми этими диковинными заданиями для участников и об этих других пилотах, которые каким-то образом смогли достичь удивительных успехов в управлении своими аэропланами.

В действительности я не уверен в том, что все это мероприятие не было в конечном итоге сном, необыкновенно ярким сном. Конечно, я бы летал намного лучше во всех видах Состязания, если бы они происходили в реальном мире, а не в каком-то самоосуждающем фрейдистском сновидении, которое посетило меня, вероятно, в связи с небольшой ошибкой во время одного из недавних, во всех остальных случаях идеальных приземлений Каба.

Должно быть, так и было. Скорее всего, ничего подобного никогда не происходило. Нет такого места на земле, где летное поле отлого опускается до взлетно-посадочных полос и где можно отдохнуть в тени деревьев. Нет такого неба, какое возвышалось тогда над нами; нет такой травы. Но прежде всего, не может быть таких пилотов, как тот мужчина, который летал на Тейлоркрафте, или тот, который участвовал в соревнованиях на Цессне-140. Не может быть и приятного седовласого пилота, который победил в «Развороте» на своем Эйркупе и показывал чудеса в «Слаломе», оставляя за собой лишь шелест шелковых лент.

Я сам не такой уж и плохой пилот, чтобы срывать ленты с препятствий. Если хотите, я расскажу вам о том, как я летал на Скайхоке. Это настоящая история, а не какой-то глупый сон, который ничего не значит, потому что ничего подобного никогда не происходило в действительности. Однако если мы когда-нибудь встретимся и если ты захочешь получить намного более правильное представление о том, какой я хороший на самом деле пилот, напомни мне о том случае со Скайхоком, когда двигатель заглох на высоте десять тысяч футов, и единственным местом для посадки было маленькое крохотное поле между деревьями. Был ли я испуган? Я совсем не был испуган, потому что я знаю свой аэроплан, и для меня подобный инцидент — все равно, что детская игра, даже если масло залило ветровое стекло...

Напомни мне когда-нибудь об этом случае со Скайхоком. Я с удовольствием расскажу тебе о нем.