## Голос во тьме

# Ричард Бах

В течение всего времени, которое прошло с тех пор, как я впервые прикоснулся к кнопке включения стартера летательного аппарата, я всегда хотел понять, что же такое в действительности аэроплан. Тысячи часов полета на них в хорошую и не-такую-уж-и-хорошую погоду кое-чему меня все же научили: я узнал, что они могут и чего некоторые из них не могут. Я узнал, что нужно, чтобы сделать аэроплан, и довольно хорошо понял, почему он не рассыпается на лету. Я узнал, что обшивка приклепывается к стрингерам, которые в свою очередь приклепываются к нервюрам и шпангоутам. Механики объяснили мне, что винты подбираются в соответствии с двигателями и что лопасти винта должны быть точно согласованы попарно. Я услышал от них, что одни аэропланы скрепляют с помощью специальной проволоки, тогда как для сборки других нужны болты, изогнутые в точности как буква «S».

И все же, несмотря на все мои знания, я никогда не понимал, что в действительности представляет собой аэроплан и почему он отличается от всех других машин.

Несколько дней назад, когда исполнилось ровно шесть лет с тех пор, как я начал летать, я нашел ответ на свой вопрос. Я вышел на аэродром военновоздушной базы вечером и прислонился к крылу своего старого друга. Вечер был очень тихим, безлунным. Тусклый свет звезд и пара мигающих предупредительных огней очерчивали темный холм в стороне от взлетной полосы, и я дышал спокойным ночным воздухом, звездным светом, алюминием и «JP-4». В ночной тиши я разговаривал со своим другом, которым оказался мой Т-33. Без всяких оговорок, я задавал ему вопросы, на которые никогда не мог ответить сам.

— Что ты такое, аэроплан? Что есть такого в тебе и во всей твоей большой семье, из-за чего столько людей соглашается отказаться от всего, чтобы прийти к тебе? Почему они растрачивают добрую человеческую любовь и заботу на тебя, который состоит всего лишь из стольких-то фунтов стали, алюминия, бензина и гидравлической жидкости?

Легкий ветерок пронесся мимо и присвистнул сам себе, пролетая сквозь шасси самолета. И вдруг я услышал так же отчетливо, как звучит любой женский голос во тьме, ответ моей Т-Птицы. Она спокойно разговаривала со мной, и было похоже на то, что она объясняет мне то, о чем мы беседуем с ней время от времени с тех пор, как впервые встретились.

— А что ты такое, — спросила она, — кроме стольких-то фунтов мяса, крови, воздуха и воды? Разве ты не больше, чем это?

— Конечно, — кивнул я в темноту и прислушался к одинокому удаляющемуся рокоту ее сестры, который доносился с большой высоты. Этим звуком она, казалось, прокладывает себе мягкий воздушный путь через тишину ночного неба.

— Так же как ты — это что-то большее, чем твое тело, точно так же и я это что-то большее, чем мое тело, — сказала она и снова умолкла. Ровный изгиб ее стабилизатора был четким силуэтом на фоне торжественно мерцающего луча прожектора, который медленно вращался на сторожевой башне.

Она была права. Характер и судьба человека не укладывается между обложками учебника по анатомии. Точно так же характер и судьба самолета не могут быть найдены на страницах руководств инженера-проектировщика летательной техники. Душа самолета, которую он никогда не увидит и не почувствует, — это нечто такое, что может осознать пилот: стремление лететь. Это небольшая деталь всего представления, которой не должно быть на чертежах, но которая, тем не менее, присутствует. Это дух, скрывающийся в этой причудливой массе истерзанного металла, оперенной тремя винтами и отрывающейся от земли на аэродроме большой англоязычной страны. Пилот самолета желает летать не на металле, а на самой его душе, и по этой причине он вырисовывает имя на ее обтекателе. Именно этой душе аэроплана свойственно бессмертие, которое ты можешь почувствовать, когда приближаешься к аэропорту.

Воздух над взлетной полосой, многократно рассеченный лопастями винтов и прожженный ревущими, как Ниагарский водопад, реактивными струями бледного пламени, — это часть бессмертия аэроплана. Неподвижные голубые огоньки, ночью указывающие направление рулежной дорожки на подъезды к взлетной полосе, являются частью его, так же, как и вертолет на верхушке вышки и белая краска, которой написаны на бетоне большие цифры. И даже обычная пустующая грунтовая взлетно-посадочная полоса, которая встречает тебя после сотен миль равнин, стелющихся под фюзеляжем, живет в спокойном ожидании приближающегося рева двигателя и черных колес, касающихся травы.

Мы можем нырнуть в небо на DC-8, а не на Ньюпорт Вистраттере, и можем сделать это с двухмильной железобетонной полосы, а не с грязного пастбища, но небо, которое бороздит DC-8, — это то же самое небо, которое принимало Гленн Куртисса, Мак Маннюка и Уили Поста. Мы можем создать искусственные острова в море и превратить грунтовые дороги, по которым колесили фургоны первых переселенцев, в шестиполосные современные автомагистрали, но небо остается всегда тем же самым небом. Оно грозит такими же опасностями и сулит такие же награды всем, кто путешествует в нем.

Подлинный полет, как учил меня один из моих друзей, начинается тогда, когда дух аэроплана возносит дух своего пилота высоко в ясное голубое небо, где они сливаются, чтобы разделить изысканный вкус радости и свободы. Как грузовики и поезда, аэропланы стали привычными и повсеместно присутствующими рабочими лошадками. Поэтому в наши дни их души и характеры не так легко заметить, как когда-то. Но они все же есть.

Несмотря на то, что нельзя назвать ни одной сферы производства, которая не получала бы преимуществ от использования авиации, и несмотря на то, что существуют тысячи причин, чтобы летать на самолетах, — вначале люди летали только ради полета. Уилбур и Орвилл Райт не предложили миру мощных самолетов, чтобы перевозить грузы или устраивать воздушные побоища. Они изобрели их, преследуя ту же эгоистическую цель, которая овладела Лилиенталем, когда он смастерил себе крылья из материи и бамбука и прыгнул с ними со своей пирамиды... — они хотели освободиться от земли. Они стремились к абсолютному полету во имя одной лишь радости парения в воздухе. И мы тоже иногда спрашиваем: «Что ты такое, аэроплан?»