## Люди, которые летают

# Ричард Бах

Все девятьсот миль я слушал человека, сидевшего в соседнем кресле самолета, следовавшего рейсом номер 224 из Сан-Франциско в Денвер.

— Как получилось, что я стал торговым агентом? — говорил он. — Я пошел служить во флот, когда мне было семнадцать, в середине войны...

И он исчез — он был там — высадка на Айво Йиме — десантные корабли переброска войск и техники под огнем противника — множество случаев, подробности того далекого времени, в котором этот человек был живым.

А потом в течение пяти секунд он разом словно отчитался передо мной за все те годы, что прошли после войны:

— ...Ну а в сорок пятом я нашел работу в этой компании. Так с тех самых пор и работаю.

Мы приземлились в Стэплтоне, аэропорту Денвера. Полет окончился. Я попрощался с торговым агентом, и мы пошли — каждый сам по себе в толпе, заполнявшей терминал, — и, конечно же, я больше никогда с ним не встречался. Но я не забыл о нем.

Он столько раз в самых разных словах повторил: единственным кусочком его настоящей жизни, единственными настоящими друзьями и настоящими приключениями, всем тем, что достойно памяти и того, чтобы быть пережитым еще и еще раз, были те несколько вырванных из потока времени часов в море, в самой середине мировой войны.

Потом были дни — они уводили меня все дальше и дальше от Денвера. На легких самолетах — в летние странствия летчиков-спортсменов по стране. И я часто вспоминал о том торговом агенте, задавая себе вопрос:

— А что помню я? К каким временам с настоящими друзьями и настоящими приключениями в настоящей жизни мне хотелось бы возвратиться, снова их пережив?

И я начал тщательнее чем обычно прислушиваться к словам тех, кто меня окружал. Сидя с летчиками, кучками собиравшимися на ночной траве под крыльями множества самолетов, стоя без дела — просто так, чтобы поболтать прогуливаясь с ними солнечным утром вдоль рядов ярко раскрашенных антикварных, самодельных и спортивных самолетов на выставке перед началом авиа-шоу.

— Подозреваю, что летать нас заставляет то же самое, что гонит моряка в море, — услышал я как-то. — Некоторым никогда не понять — зачем. И мы не умеем объяснить. Если они захотят открыть свое сердце, мы сможем показать, но рассказать — никогда.

Это правда. Спросите у меня:

— Зачем тебе летать? — и я вряд ли смогу найти ответ.

Я просто вынужден буду взять вас с собой в аэропорт — субботним утром где-то в конце августа. Яркое солнце и бегущие по небу облака, шуршит прохладный ветерок, прикасаясь к точеным радужным силуэтам аккуратно расставленных на сочной траве самолетов. В воздухе — свежий запах металла и обшивочной ткани, шелестя пыхтит моторчик — раскручивает колесико крохотной ветряной мельницы — винт самолета, приближая мгновение полной готовности к взлету.

Подойдем и на минутку приглядимся к некоторым из собравшихся. Их выбор — владеть этими машинами и на них летать. Возможно, вам удастся рассмотреть, кто они такие и зачем им летать. И вы увидите в них то, что делает их чуточку не такими, как все прочие живущие в этом мире.

Вот пилот ВВС. Он забавляется серебристой торпедой своего легкого самолетика в свободное от работы время — когда безмолвствует его восьмимоторный тяжелый бомбардировщик.

— Наверное, я попросту влюблен в полет. И предмет моей особой любви фантастическое согласие человека с машиной. Впрочем, не любого — пусть я покажусь романтиком, но некая исключительность все же существует, — а только того, чья жизнь — полет и для которого небо — не работа и не развлечение, а дом.

Вот еще двое — один из них критическим оком следит за тем, как жена его на своем собственном аэроплане отрабатывает посадку на полосу с земляным покрытием. Прислушаемся к их беседе:

— Я, знаешь ли, иногда наблюдаю за ней, когда она думает, что я уже ушел. Она целует обтекатель двигателя, прежде чем запереть ангар на ночь.

Пилот гражданских авиалиний — обмакнув тоненькую кисточку в бутылочку с лаком, он аккуратно касается ею поверхности крыла своей спортивной самоделки:

— Зачем? Все очень просто. Когда между мной и землей нет прослойки воздуха, я не могу почувствовать себя счастливым.

Через час мы беседуем с молодой женщиной. Она только что узнала, что ее старенький биплан сгорел: в ангаре случился пожар.

— Вряд ли человек может не измениться, единожды увидев мир в обрамлении крыльев биплана. Если бы год назад мне сообщили, что я буду плакать по какому-то там самолету, я бы только посмеялась. А теперь... Я ведь самым настоящим образом влюбилась в свою развалюху...

Вы заметили? Отвечая на вопрос о том, зачем они летают, и рассказывая о своем самолете, никто из них ни единым словом не упомянул ни о путешествиях, ни об экономии времени. Ни о том, каким подспорьем может стать самолет в бизнесе. И нам становится ясно — все это не так уж важно, во всяком случае, совсем другое заставляет людей подниматься в воздух. Когда мы знакомимся с ними поближе, они рассказывают о дружбе и о радости, о красоте и любви, о настоящей жизни — единственно подлинной — там, наедине с дождями и ветром. Спросите, что им запомнилось больше всего — и ни один из них не отделается двумя-тремя словами о последних двадцати трех годах своей жизни. Ни один.

— Запомнилось? Ну, вот первое, что на ум пришло: двигаем это мы с Шелби Хиксом — звеном, он — ведущий, а у него здоровенный такой биплан — Стиэрмэн — в направлении на Каунсил Блаффс... В прошлом месяце это было. Да, так вот, Шелби ведет машину, а Смитти у него — за штурмана, в передней кабине. Ну, а Смитти — сам знаешь, как у него все это делается — аккуратненько, все расстояния, все углы чтобы выдерживались с идеальной точностью, и тут — бац! ветер вырывает у него из рук карту — этакий большущий зеленый мотылек на скорости в девяносто миль в час выпорхнул из кабины, а Смитти рванулся, чтобы ее ухватить, но не дотянулся, выражение физиономии — это нужно было видеть! Шелби сперва даже как бы испугался, а потом как рассмеется! Я сбоку и чуть-чуть сзади летел, но даже оттуда видел — у него слезы от хохота буквально брызнули из глаз. Так что все очки залило! Смитти на него разозлился, но через минуту тоже расхохотался, ткнул пальцем в мою сторону и показывает:

— Теперь ты — ведущий!

Вся картинка живо стояла перед глазами, потому что это было занятно и весело, и все представляли себе ситуацию.

— Я помню, как нам с Джоном Парселлом пришлось сесть на моем самолете в южном Канзасе — прямо на пастбище. Погода вдруг резко испортилась. А на ужин у нас был один-единственный шоколадный батончик. Мы всю ночь просидели под крылом — еще немного каких-то диких ягод насобирали — а съесть их на завтрак побоялись. И тут старина Джон заявляет, что гостиница из моего самолета получилась довольно дерьмовая — дождик на него, видите ли, накапал. Он, небось, так никогда и не узнает, насколько близок я был к тому, чтобы сорваться с места и улететь, а его прямо там — в самой середине этого «нигде» — бросить... Минутка борьбы с собой... Путешествие в никуда — самая середина «нигде».

— А мне запомнилось небо над Скоттсблэффом. Тучи тогда были — миль на десять выше нас. И мы — прямо как букашки какие-то, честное слово... Приключения в стране великанов.

— Что мне запомнилось? Сегодняшнее утро! Мы с Биллом Каррэном поспорили на пять центов. Он заявил, что взлетит на своем Чэмпе с меньшего разбега, чем нужен для отрыва моему Ти-Крафту. И я продул! И никак не мог вычислить в чем дело, я ведь всегда у этого типа выигрывал! И только когда полез в кабину за монеткой, чтобы отдать ему, заметил — этот прохвост подкинул мне в машину мешок с песком! Так что пришлось ему раскошелиться — пять центов за надувательство, и еще пять — за проигрыш, потому что выбросив мешок, я, разумеется, оторвался от земли первым...

Состязания в мастерстве с розыгрышами и шутками из далекого детства.

— Что я помню? О, чего только я не помню! Но возвращаться и все переживать — это не для меня. Столько всего еще ожидает нас впереди, так много предстоит сделать!

Двигатель завелся, и он исчез, устремившись к скрытому горизонтом «ничто».

В какое-то мгновение вы осознаете, что летчик летает вовсе не затем, чтобы куда-либо добраться, хотя и посещает при этом превеликое множество самых разнообразнейших мест.

Он летает вовсе не из соображений экономии времени, хоть и экономит его, пересаживаясь из своего автомобиля в аэроплан.

И отнюдь не для того, чтобы учить своих детей, хотя лучшими в классе по истории и географии неизменно оказываются те, кто видел страну сверху — из кабины частного самолета.

И не экономия денег движет им, хотя покупка и обслуживание подержанного самолета обходится намного дешевле, чем большой новый автомобиль.

Прибыль и бизнес — тоже не главное, хотя иногда частный самолет позволяет попасть вовремя в несколько разных мест, заключив за счет этого самые выгодные сделки.

Иногда подобные вещи перечисляют в качестве причин, побуждающих человека летать. Но на самом деле они вовсе таковыми не являются. Конечно, приятно, однако все это — лишь побочные результаты одной-единственной истинной причины. И причина эта — поиск собственно самой жизни и стремление прожить ее в настоящем.

Если бы побочные результаты были причиной, подавляющее большинство современных самолетов так никто никогда бы и не создал, ведь неувязки и неприятности в изобилии громоздятся на жизненном пути пилота легких аэропланов, и смириться с ними можно только в случае, если награда ощущение полета — оказывается фактором гораздо более значительным, чем экономия минуты-другой.

В качестве транспортного средства легкий самолет не создает такой определенности, как автомобиль. Не так уж это и удобно на земле — в плохую погоду часами, а иногда и днями не находить себе места. Если вы держите свой самолет на открытой стоянке в аэропорту, вас беспокоит каждый порыв ветра, вы следите за каждой тучкой в небе, словно аэроплан — не аэроплан вовсе, а ваша любимая жена, которая ждет вас в данный момент где-то под открытым небом. Если же аэроплан стоит в большом общем ангаре, вы все время помните о возможности возникновения пожара и о нерадивости младших аэродромных техников, которым ничего не стоит зацепить ваш самолет крылом или хвостовым оперением другой машины во время очередной перетасовки.

И только заперев самолет в частном ангаре, владелец его может наконец обрести покой. Но цена такого ангара, особенно вблизи большого города, зачастую превосходит цену самого самолета.

Воздушный спорт — один из немногих популярных видов, в которых платой за ошибку является жизнь. Поначалу это шокирует и даже приводит в ужас, и публику охватывает жуть, когда пилот разбивается насмерть, допустив какуюлибо непростительную ошибку. Но таковы условия игры: люби летать, постигнув сущность этого искусства, и тогда радость полета станет величайшим для тебя благословением. Если же любви нет — ты нарываешься на поистине серьезные неприятности.

Факты? Они предельно просты. Тот, кто летает, сам в полной мере отвечает за свою судьбу. Происшествие, которого пилот не мог бы избежать за счет своих собственных действий, — вещь практически невозможная. Ситуация в воздухе не имеет ничего общего с уличной, когда из-за припаркованной машины вдруг выскакивает ребенок. Безопасность летчика — в его собственных руках.

Можно, конечно, попытаться уговорить грозу:

— Тучки, а, тучки, и ты, дождичек, честное слово, ну вот еще только двадцать миль пролечу — и тут же сяду, обещаю.

Однако вряд ли это существенно изменит ситуацию в лучшую сторону. Единственная возможность избежать грозы — по собственному решению в нее не входить. И только своими собственными руками пилот может заставить аэроплан сделать вираж и уйти прочь от грозы в чистое небо, и лишь собственное искусство позволит ему приземлиться в целости и сохранности.

Никто из оставшихся на земле не может вести самолет за пилота, как бы этот кто-то не жаждал помочь. Полет принадлежит к собственному миру, в котором ответственность за все действия принимается сообразно собственному решению. Или же человек просто остается на земле. Откажитесь принять ответственность в полете — и долго прожить вам не удастся.

Потому летчики довольно много говорят о жизни и смерти.

— Я не намерен умирать от старости, — сказал как-то один из них, — я собираюсь умереть в самолете.

Все так просто. Лишенная полета жизнь теряет смысл. И пусть вас не пугает то, сколь многие из летчиков превратили эту формулу в свое жизненное кредо. Ведь через год — и это отнюдь не исключено — вы вполне можете пополнить их ряды.

И дело вовсе не в том, что ваш бизнес выигрывает от использования вами частного самолета. И не в том, что вы ищете для себя вызов в новом виде спорта. Не этим определяется, будете вы летать или нет, а тем, чего вы хотите от жизни. И если вам необходим мир, в котором ваша судьба целиком и полностью находится в ваших собственных руках, есть вероятность, что вы прирожденный летчик.

И не забывайте: вопрос «зачем летать?» не имеет никакого отношения к собственно самолету. Ни к побочным результатам — так называемым «причинам», столь часто выдвигаемым в качестве аргументов в смехотворных текстах рекламных проспектов, обращенных к его потенциальному покупателю. И если вы относитесь к категории людей, способных влюбиться в полет, вы найдете, куда себя деть, утомившись от мира телевизоров, деловых встреч за обедом и картонных людей. Вы отыщете людей живых, и живые приключения, и обретете умение видеть сущность, скрытую за видимостью вещей.

Чем больше я странствую по разным аэропортам страны, тем более глубоким становиться мое убеждение: причина, заставляющая летчиков летать — это то, что они называют жизнью.

Вот простой тест, пожалуйста, попробуйте проверить тебя, ответив на такие вопросы:

— Есть ли места, куда вы можете податься, когда вам надоест пустая болтовня? Сколько у вас таких мест?

— Как много запоминающихся, настоящих событий произошло в вашей жизни в последние десять лет?

— Для скольких людей вы являетесь настоящим и честным другом? И сколько есть тех, кто считает себя таковым по отношению к вам?

На все вопросы вы ответили:

— Много!

Ну что ж, тогда вам не о чем беспокоиться — с обучением искусству летать у вас все в порядке.

— Не так уж много, — если таков ваш ответ, тогда, возможно, вам имеет смысл заглянуть однажды ненадолго в какой-нибудь из маленьких аэропортов, попробовать посидеть в кабине легкого самолета и постараться понять, что вы при этом чувствуете.

Я все время вспоминаю того торгового агента, с которым познакомился в самолете по пути из Сан-Франциско в Денвер. Он отчаялся когда-либо вновь обрести вкус к жизни. И отчаяние это не покинуло его даже в тот миг, когда он несся сквозь небеса — те самые небеса, которые готовы в любое мгновение в нем этот вкус возродить.

Наверное, мне следовало что-то ему сказать. Хотя бы рассказать о той особой высоте, в которой несколько сот тысяч обитателей мира людей нашли свой выход из пустоты.