## Мёртвые петли, голоса и страх смерти

# Ричард Бах

Это должна была быть простая мертвая петля, фигура высшего пилотажа, которую проделывают высоко над землей, просто ради удовольствия. Ветер с ревом продирался сквозь туго натянутые расчалки моего аэроплана со встречной скоростью сто миль в час, и я поднял нос аэроплана вверх, набирая высоту, затем летел вертикально, затем продолжал взлетать вверх на перевернутом самолете... и вдруг в верхней точке двигатель заглох, и я повис на ремнях вниз головой над тридцатью двумя сотнями футов прозрачного и пустого воздуха. Ручка управления бездействовала в моей руке, а самолет, лениво переваливаясь с боку на бок, начал медленно выпадать из неба, как гигантская ладья. Песок и солома, которые лежали на дне кабины, посыпались вниз по моим очкам и лицу. Ветер перестал выть равномерно и стал как-то странно посвистывать. Это напоминало агонию тридцатифутового шмеля.

Нос аэроплана ничто не заставляло обратиться в направлении к земле, двигатель упрямо не заводился, и я впервые в своей жизни оказался пилотом самолета, который просто падал вниз: его кто-то поднял над землей и отпустил.

Сначала я был раздосадован, затем у меня возникло плохое предчувствие, когда я понял, что механизмы управления не работают, и вдруг меня охватил страх. Мысли вспыхивали передо мной, как сигнальные ракеты: мой самолет вышел из-под контроля, и у тебя еще есть время, чтобы выпрыгнуть с парашютом; но при этом мой самолет разобьется; это была совсем безобидная петля; я — самый никудышный пилот; почему я не могу управлять падением; ведь самолеты никогда так не падают; нужно направить нос к земле...

Все это время наблюдатель, находящийся за моими глазами, с интересом следил за происходящим. Его совсем не волновало, останусь ли я жить или погибну. Другая часть меня была панически испугана и вопила, что это очень серьезно, что ей это совсем не нравится. ЧТО Я ЗДЕСЬ ДЕЛАЮ?

Что я здесь делаю? Я могу поклясться, что этот вопрос обрушивается на каждого пилота, который встречается лицом к лицу с опасностью. Когда Джон Монтгомери начал отрезать веревку, соединявшую его планер с воздушным шаром, который поднял его над землей, он обязательно спрашивал себя: «Что я здесь делаю?» Когда Уилбур Райт понял, что не сможет выровнять крылья прежде, чем его Флайер столкнется с землей; когда пилоты-испытатели понимали, что Иглрок Буллет или Салмсон Скай-Кар после пятнадцати оборотов в штопоре не могут выйти из него; когда пилоты почтовых самолетов, сбившись с пути в тумане над морем, осознавали, что двигатель заглох, использовав последнюю каплю горючего — все они слышали этот вопрос, произносимый внутри испуганным голосом, хотя, возможно, у них не хватило времени ответить на него.

Поговорка гласит, что тот пилот, который утверждает, что никогда не был испуган, — либо глупец, либо обманщик. Наверное, бывают исключения, но их немного.

Когда я учился летать, самым трудным для меня был штопор. Боб Кич обычно сидел спокойно на правом сидении Ласкомба и говорил: «Сделай мне три оборота вправо». Я ненавидел его за это, становился напряженным, как сталь, и с ужасом ожидал тех мгновений, которые должны вот-вот последовать. Отводя ручку управления назад, я сильно давил на правую педаль, и мое лицо становилось бледным, как старое мыло. Я выдерживал это испытание, прищурив глаза для того, чтобы считать обороты. Когда я снова возвращался к нормальному полету, я с болью понимал, что знаю, что он собирается мне сейчас сказать. Он собирается сказать: «А теперь сделай мне три оборота влево». И Кич, сидя рядом со сложенными руками, говорил: «А теперь сделай мне три оборота влево».

Однако, этот час уходил в прошлое, мы заходили на посадку, а затем приземлялись, и стоило мне только коснуться ногой земли, как все мои страхи улетучивались, и я вновь горел желанием подняться в небо.

Что я здесь делаю? Пилот-ученик слышит в своих ушах этот вопрос, когда, летая над пересеченной местностью, не может в течение тридцати секунд найти ориентир для посадки. Многие другие пилоты слышат его, когда погода меняется от хорошей в сторону не-та-кой-уж-хорошей, или когда двигатель начинает работать с перебоями, или когда температура масла выходит за красную черту, а его давление при этом понижается.

Одно дело — разговаривать о том, как здорово летать, развалившись в кресле летной конторы, а совсем другое — почувствовать себя высоко в небе на самолете, двигатель которого взорвался, заливая ветровое стекло жидким золотистым маслом, а внизу имеется лишь небольшое овсяное поле на вершине холма, которое может подойти для посадки, причем с одной стороны поля находится забор.

Когда со мной это случилось, в течение всего времени, пока мой самолет снижался, у меня в голове непрерывно происходил диалог, или, если быть более точным, звучало два монолога. Одна часть меня стремится к тому, чтобы сделать все возможное для удачной посадки: поддерживать постоянной скорость снижения, отключить магнето и подачу топлива, точно рассчитать место, куда нужно спланировать, сделать еще один круг над местом посадки, чтобы высота была как раз оптимальной... Другая часть, перепугавшись, нечленораздельно бормочет:

— Ага! Ты испугался, разве не так? Большой ас, ты летал на всевозможных аэропланах и думаешь, что любишь летать, но сейчас ты «испуган»? Сначала ты боялся, что двигатель загорится, а теперь ты боишься, что не сможешь приземлиться, не так ли? ТЫ — ТРУС. ТЫ — ХВАСТУН И БОЛТУН. СЕЙЧАС ТЕБЕ НЕ ПОВЕЗЛО, И ТЫ МЕЧТАЕШЬ О ТОМ, ЧТОБЫ БЫТЬ НА ЗЕМЛЕ, ПОТОМУ ЧТО БОИШЬСЯ!

В тот день мы довольно удачно приземлились, и хотя винт не вращался, масло залило аэроплан и образовало под действием ветра на его поверхности неожиданно красивые узоры, я был горд, как павлин, что мне удалось посадить его без единой царапины. Но даже тогда, когда я поздравлял себя с удачным приземлением, я помнил тот издевательский голос, который говорил мне, как я был испуган. Мне пришлось признать, что голос был прав. Но как бы то ни было, — вот стоял мой самолет, мастерски посаженный на овсяное поле.

Вопрос «Что я здесь делаю» не обязательно должен иметь ответ. Голос, который его задает, надеется, что мы ответим ему бездумно: «Мне не следовало быть здесь вообще. Человек не рожден для того, чтобы летать, и если я выйду из этой переделки живым, я никогда больше не буду настолько глупым, чтобы летать снова». Голос доволен только тогда, когда мы не делаем вообще ничего, когда мы полностью бездействуем. Вот какой это парадоксальный голос. Перед лицом смерти он учит нас дорожить жизнью.

Для того, чтобы заставить время течь медленно, нужно всегда скучать. Когда человек скучает, минуты кажутся месяцами, а дни тянутся, словно годы. Поэтому, если мы хотим прожить самую длинную из всех возможных жизней, нам нужно закрыться в пустой серой комнате и сидеть в ней годами, ничего не ожидая. Вот какой идеал проповедует этот голос — мы должны оставаться в этом теле, в этой комнате как можно дольше.

Вопрос «Что я здесь делаю?» имеет и другой ответ. Однако предполагается, что его-то нам не отыскать... Он гласит: «Я живу».

Помнишь, когда ты был еще ребенком, каким испытанием для тебя была вышка в бассейне? Наступило мгновение, когда ты после многих дней разглядывания ее снизу наконец поднялся по холодным влажным ступеням на ее высокую платформу. Отсюда она казалась тебе еще выше, чем когда-либо раньше, а вода выглядела такой, будто ты на нее смотришь с высоты в тысячу футов. Возможно, тогда ты слышал этот вопрос: «Что я здесь делаю? Почему я вообще оказался в этом месте? Я хочу вернуться туда, где мне ничего не угрожает». Но вниз вели только два пути: ступеньки означали поражение, а прыжок победу. Других возможностей не было. Можешь стоять на вышке сколько хочешь, но рано или поздно ты должен сделать выбор.

Ты стоял на краю, смертельно испугавшись, дрожа под лучами палящего солнца. И вдруг ты наклонился вперед слишком сильно, отступать было поздно, и ты нырнул с высоты. Помнишь это? Помнишь, какая радость выталкивала тебя обратно на поверхность, когда ты вынырнул, как дельфин и истекая водой закричал «УРА!» Вышка была покорена в этот миг, и ты провел остаток дня, поднимаясь по ступеням и ныряя в воду из чистого удовольствия.

Мы живем, поднимаясь на тысячи различных вышек. Победив страх тысячу раз, совершив тысячу прыжков, мы становимся людьми.

В этом прелесть полета, который манит нас, как песня сирены. Полет это твой шанс, летчик, победить страх в самом большом масштабе, поднимаясь в прекрасную лазурную страну. Ответом для любого страха, будь это страх перед вышкой или перед штопором на самолете, есть знание. Я знаю, как управлять телом, когда отталкиваюсь от края вышки, поэтому вода не причинит мне зла. Я знаю, как зафиксировать угол поворота закрылков и какая рукоятка приводит их в движение. Я знаю, что мир превратится в размытое пятно, подобно вращающемуся зеленому винту, и что ручка управления не будет слушаться моей руки. Я знаю, что для того, чтобы прекратить вращение, нужно будет нажать на другую рулевую педаль, и сделать это будет нелегко. Однако я знаю, что могу нажать на нее, и вращение сразу же прекратится. Пройдет еще немного времени, и я буду взмывать ввысь и делать штопор ради удовольствия.

Мы боимся только неизвестного. Когда облака сгущаются вокруг нас, например, мы не боимся, если в поле зрения есть посадочная полоса. Мы страшимся лететь слишком низко, когда не знаем, что находится под нами: поля, холмы или верхушки деревьев. Посадка на поле тоже опасна, если мы никогда раньше не приземлялись на полях. Но если мы приземлялись на полях уже многие годы, если мы знаем, к чему присматриваться с воздуха при выборе подходящего места, посадка на незнакомое поле не более пугает, чем посадка на длинную бетонную полосу.

Вся наша жизнь, говорят некоторые люди, — это возможность победить страх, а любой страх является тенью страха смерти. Ученик, который судорожно сжимает ручку управления, предчувствует смертельную опасность. Его инструктор, сидящий рядом, говорит: «Не беспокойся. Расслабься. Смотри, ты поднимаешь руки, а самолет летит мягко, как пушинка...» Он доказывает своим присутствием, что смерти поблизости нет.

Каждый пилот вначале преодолевает страх перед низким горизонтальным полетом. Вначале мы знаем аэроплан и себя лишь настолько, что можем летать по кругу над площадкой в солнечные дни. Затем мы узнаем больше и переходим к полетам в тренировочной зоне; затем мы вылетаем в мир в облачную погоду, и в дождь, над морями и над пустынями — везде мы летим без страха. И все это потому, что мы знаем аэроплан и себя. Мы становимся все более похожими на людей, и боимся только тогда, когда теряем контроль.

Мы научились избегать ситуаций, которые мы не можем контролировать, что означает, что мы начали одолевать глупость. «Никогда не летай в грозу», эту аксиому большинство пилотов принимают, не пытаясь ее проверить. «Никогда не доверяй свою жизнь ненадежному двигателю», — эту аксиому не так уважают. Ее обычно не принимают во внимание те, кто никогда не сталкивался с отказом двигателя в воздухе. Те пилоты, которые летают без парашютов ночью над пересеченной местностью или над морем в тумане, не имеют ни малейшего представления, где приземлиться, если двигатель выйдет из строя. Таким образом, они рискуют попасть в ситуацию, которой они не смогут контролировать.

Когда летишь в проверенном, зарегистрированном, современном, фирменном самолете и вдруг в моторе заклинивает коленвал, не срабатывает клапан или заканчивается топливо, несмотря на то, что индикатор показывает ПОЛНЫЙ БАК, охватывает ужасное сквозящее чувство. Это чувство хуже, когда некуда приземлиться, и еще хуже, когда нет возможности воспользоваться парашютом. Оно переходит в полное отчаяние, когда человек обнаруживает себя беспомощным пассажиром, пойманным в ловушку в своем собственном аэроплане.

Конечно, сотни пилотов бесстрашно летают в ночной темноте и через мили непроглядного тумана, но их спокойствие при этом основывается не на знании и контроле ситуации, а на слепой вере в кучку металлических деталей, из которых собран двигатель. Их страх не побежден, он просто утоплен в реве этого мощного устройства. Когда этот звук изменяет нам в воздухе, страх возвращается, еще более сильный, чем когда-либо. Наша безопасность гарантирована не проверкой и не патентованностью конструкции двигателя, а тем, как хорошо мы умеем летать.

Меня называли Дьявольским Асом за то, что я не отказывался подниматься в воздух с узкой взлетной полосы, перед которой находились холмы и деревья. Я был Безумным Безответственным Дикарем, потому что поднимал кончиком крыла с земли носовой платок, но Сверхосторожным, потому что решил не летать ночью без парашюта. Все же я считаю, что страх — это нечто такое, что нужно победить в честном поединке, а не игнорировать или заметать под коврик иллюзии о надежности двигателей. Страх, страх — ты достойный противник.

Мой биплан падал вниз, кувыркаясь и вздрагивая. «Что я здесь делаю?» завизжал знакомый голос. Ответ пришел через секунду. Я живу. И я выпрыгну с парашютом, если не смогу контролировать падение самолета на высоте двух тысяч футов. На этой высоте я отстегну ремни, которые прижимают меня к сидению, и свободно покину аэроплан, а затем потяну за кольцо парашюта. Стыдно было бы потерять его потому, что я не умею сделать обычной мертвой петли. Я этого себе никогда не прощу.

Медленно, как большой летающий шкаф, мой биплан повернулся носом вниз. Ужасное вибрирующее дрожание начало понемногу затихать, и поток воздуха в ветровое стекло стабилизировался. Возможно...

Мы пронеслись через отметку две тысячи футов, направляясь вниз. Ручка управления снова работала, а двигатель запустился, кашлянул и снова заработал. «Ну, парень, — сказал голос. — На этот раз тебе повезло, но вначале ты испугался, как крыса. Ты испугался насмерть. Эти полеты не для тебя, разве не так?»

Мы снова поднялись на высоту три тысячи футов и ушли носом вниз до тех пор, пока ветер снова не заревел, продираясь сквозь туго натянутые расчалки со скоростью сто миль в час. На этот раз мы с бипланом сделали хорошую компактную мертвую петлю. Затем еще одну и еще.

Что мы здесь делаем? Побеждаем страх смерти, конечно. Почему мы сейчас в воздухе? Можешь ответить, что мы постигаем то что значит жить.