## Наслаждаясь их обществом

# Ричард Бах

— Ты нажимаешь этот маленький медный плунжер здесь... залей карбюратор до того, как она стартует.

Уже месяц, как было лето, и минута после восхода солнца. Мы стояли на краю луга в 16 акров, находящегося на расстоянии одной мили к северу от Феликсстоуна дороге, ведущей в Инсвич. Мотылек Дэвида Гарнетта уже появился из своего укрытия, свежевычищенный, с расправленными по сторонам крыльями и спрятанным в траве хвостом. По всему лугу пробуждались первые ласточки и какие-то другие птицы. Ветра не было.

Я нажал на плунжер, и его слабый металлический писк был единственным утренним звуком, созданным человеком, и продолжавшимся до тех пор, пока топливо не выплеснулось из выхлопных патрубков на темную траву.

— Если хочешь, можешь сесть в кабину сзади. Я готов к прогулке, сказал он. — Осторожнее с компасом, когда будешь садиться. Я сам дважды сносил его. Если бы я был дома, я бы выбросил его и поставил какой-нибудь получше. Выключи зажигание.

Он спокойно стоял у винта в твидовом летном костюме и наслаждался утром.

— Дэвид, в этой машине действительно есть переключатели?

Я почувствовал себя как какой-то житель колонии. Считаю себя, пилотом самолета, а сам не могу даже найти магнитный переключатель.

— Ах, да, извини, я не сказал. На внешней стороне кабины, рядом с ветровым стеклом. В верхнем положении они включены.

— А, понятно.

Я проверил, чтобы все переключатели были внизу.

— Они говорят, что выключены.

Он покрутил винт пару раз, спокойно и легко с видом человека, проделывавшего это тысячу раз и все еще наслаждающегося этим. Он научился летать довольно поздно. Ему потребовался 28-часовой инструктаж в парном полете, прежде чем он наконец один сел за штурвал Мотылька. Он не хвастается, не извиняется за это. Одно из лучших качеств Дэвида Гарнетта состоит в том, что он честен по отношению в себе и миру и, поэтому он счастливый человек.

— Включить зажигание, — приказал он.

Щелкая переключателями, я перевел их в верхнее положение.

— Так. Горячо.

— Прости, я не расслышал.

— Включить зажигание.

Тренированным поворотом кисти он резко дернул винт вниз, и двигатель сразу же завелся. После короткого рева звук его работы стал спокойным и ровным при четырехстах оборотах, в минуту, как у небольшой моторной лодки, спокойно стоящей на голубом утреннем озере.

Довольно неуклюже Гарнетт взобрался в передний отсек кабины, поправил свой кожаный шлем и надел защитные очки от Мейфовитца, которыми он гордился, ведь это были действительно первоклассные очки. Когда он не летает, то его шлем и очки висят на крючке прямо над камином в Хитоне.

Я дал двигателю прогреться в течение нескольких минут, тронул вперед рукоятку скорости, и мы, царапая землю и раскачиваясь, двинулись навстречу длинному пути через все поле. У Мотылька не было тормозов, поэтому я быстро проверил на взлете магнето, и со всей своей мощью машина прыгнула в пространство.

Это немножко напоминало тот момент видового фильма, когда для достижения захватывающего эффекта фильм показывают сначала черно-белым, а потом — цветным. Как только мы оторвались от травы, солнце взорвалось лучами желтого света над всей Англией, и они как-то странно преобразили деревья и луга в настоящие британские темно-зеленые, а аллеи — в золотые и теплые. Я немного поиграл с аэропланом — ленивая восьмерка и крутой поворот, — но больше всего я проделывал простые развороты и подъем на высоту тысячу футов и резкое снижение до уровня моря ниже отвесных скал у океана, увертываясь от чаек.

Через час сгустился легкий туман и облака опустили его к земле. Мы вошли в эту серую массу со скоростью между шестьюдесятью и семьюдесятью, с солнцем над головой — пока не прорвались на высоту трех тысяч футов, «...над долиной пара», как бывало говорил Дэвид. Солнце светило ярко, черные тени от шасси и провода опоясывали крылья. Мы были наедине с этим облаком и нашими мыслями в то утро. Только случайный скользящий внизу треугольник земли должен был напоминать нам, что где-то внизу еще существовала земля.

Наконец я заглушил двигатель и повторил полет, о котором он мне говорил раньше:

«... да, были ангары и аэродромы... (и они там были, и через две мили — наш луг). Я сделал сильное боковое скольжение, но даже при этом произошел „перелет“ при посадке, и я снова сделал круг... (и я сделал тоже, мы были все еще на высоте двухсот футов, когда мы натолкнулись на аэродинамический барьер)... в этот раз мой подход был безупречным, а приземление удивительно мягким и фантастическим. Я находился на земле, но эта земля была нереальной, заточенная в дымку и мягкий солнечный свет. Реальность была высоко надо мной».

Я много летал с этим деликатным парнем, и в наше время, когда так мало настоящих друзей и когда лишь какой-то счастливчик может насчитать их больше трех, я могу сказать, что Дэвид Гарнетт — настоящий друг. Мы любим одни и те же вещи: небо, ветер, солнце; и когда вы летаете с тем, кто ценит то же, что и вы, вы можете сказать, что он — друг. Кто-либо еще в этом Мотыльке, кому наскучило небо, мог бы стать другом не больше, чем тот бизнесмен в 12-ом ряду внизу по проходу в 707-ом, хотя мы летали вместе с ним тысячу раз.

В некотором отношении я знаю Гарнетта лучше его собственной жены, потому что ей совершенно непонятно, почему ему хочется растрачивать время в этой шумной, продуваемой ветрами хитрой штуковине, которая разбрызгивает масло по всему лицу. А я на самом деле понимаю, почему.

Но, вероятно, наиболее любопытная вещь, которая мне известна о Гарнетте, заключается в том, что хотя мы много летали вместе и хотя я его хорошо знаю, я не имею никакого представления, как этот человек выглядит, или даже жив ли он еще. Так как Дэвид Гарнетт не только пилот самолета, но еще и писатель, и благодаря нашему единомыслию, разговоры, которые мы вели, и места, которые мы облетели, были помещены между потрепанными обложками его книги «Кролик в воздухе», опубликованной в Лондоне в 1932 г.

Способ узнать любого писателя состоит, конечно же, не в личном знакомстве, а в чтении того, о чем он пишет. Только будучи напечатанным, он становится наиболее честным. Не имеет значения, что он мог бы сказать в приличном обществе, заботясь о соблюдении существующих в нем условностей: именно в его книгах мы находим реального человека. Дэвид Гарнетт, например, писал, что после того, как он отлетал те двадцать восемь часов вдвоем с инструктором, после тех тридцати шести уроков и после своего первого самостоятельного полета на Мотыльке, выйдя из кабины, улыбнулся и сразу подписался на продление летного времени. И это все, что мы увидели бы, если бы мы стояли и наблюдали за ним в ту среду в конце июля 1931 г. на аэродроме Маршалла.

Но так уж, на самом деле, его не тронул его первый самостоятельный полет? Чтобы выяснить это, нам нужно покинуть аэродром.

На полпути домой я спросил себя высокомерным тоном, который так часто применялся по отношению ко мне:

«Вы уже летали самостоятельно?»

«Да».

«Летали самостоятельно?»

«Да!»

«Летали самостоятельно?»

«ДА!»

Звучит знакомо? Вспомните, когда вы учились летать, как вы, возвращаясь в своей машине домой после каждого урока, испытывали снисходительную жалость ко всем другим водителям, крепко привязанным к своим маленьким автомобилям и маленьким шоссе? «Кто из вас только что заглянул за горизонт и только десять минут назад выиграл суровую битву с боковым ветром на узкой взлетной полосе? Никто, вы говорите? Бедные люди... А Я СДЕЛАЛ ЭТО», — и, потянув на себя руль своего автомобиля, вы могли бы почувствовать, как легко он почти что полетел на колесах.

Если вы не забыли то время, значит вы нашли бы друга в Дэвиде Гарнетте, а встретиться с ним можно где-то за доллар в одном из букинистических магазинов. Тысячи томов написаны об авиации, но мы не приобретаем автоматически, в лице их авторов тысячи преданных и особых друзей. Тот редкий писатель, который появляется на страницах живьем, добивается этого благодаря тому, что отдает себя, описывая смысл не только тех событий и вещей, которые с ним происходили. Писателей, описывающих полет и преуспевших в этом, можно встретить вместе, особо стоящих на чьей-то личной книжной полке. Уйма книг о полетах осталась после Второй Мировой войны, но почти все они переполнены фактами и волнующим приключением, и автор уклоняется от смысла этих фактов и от того, что стоит за этим приключением. Вероятно он побоялся быть принятым за эгоиста, — вероятно, он забыл о том, что каждый из нас в момент достижения заветной цели становится символом всего страждущего человечества. В такой момент «Я» не означает эгоцентрическую персону Дэвида Гарнетта, а подразумевает всех нас, кто любил, и желал, и боролся, чтобы узнать, и кто в конце концов один пролетел на нашем Мотыльке.

Есть что-то и в сочетании факта и смысла, и чистой честности, что-то, что позволяет книге существовать, что помещает нас в эту кабину на радость и горе, направляя нас навстречу судьбе. И если ты шагаешь с человеком навстречу этой судьбе по одной тропе, существует вероятность, что он станет твоим другом.

За пределами Второй Мировой войны. Например, мы знакомимся с пилотом по имени Берт Стайлз в книге, которую он назвал «Серенада для Большой Птицы». Большая Птица — это Летающая Крепость Боинг В-17, выполняющий боевые вылеты из Англии на территорию Франции и Германии. Во время полета с Бертом Стайлзом мы смертельно устаем от войны и от восьми часов в день на своем законном месте сидения и борьбы с самолетом и бездействия, когда с ним борется командир корабля. В нашей маске исчезает кислород, приближается зенитная артиллерия, вся черная и желтая и молчаливая, мессершмитты с черными крестами и фоккеры прокатываются сквозь нас в лобовых атаках, желтый огонь сверкает из их носовых орудий, шквалы осколков обрушиваются на самолет, стрельба продолжается, и вся Почетная Эскадрилья в своем полном составе внезапно появляется из воздуха с мощным шквалом выстрелов и оранжевого пламени из правого крыла. Рукоятки огня на себя — и Канал, наконец-то прекрасный Канал, и сразу же посадка на родную землю. И жуешь, не ощущал вкуса, и лежишь, как мешок, без сна, и сразу же лейтенант Порада резко бросает в просвет: «Пошли», завтрак в два тридцать, пятиминутка в три тридцать, заводим моторы, взлет и опять мы на своих законных местах, и кислород исчезает в наших масках, приближается зенитная артиллерия, вся черная и желтая и молчаливая, мессершмитты с черными крестами и фокке-вульфы прокатываются сквозь нас в лобовых атаках, желтый огонь сверкает из их носовых орудий...

В полетах со Стайлзом славы нет, и бомбежка не является полетом. Это грязная тяжкая работа, которая должна быть сделана.

Много времени потребовалось, прежде чем я составил свое мнение о войне. Я американец. Мне повезло родиться у подножий гор Колорадо. Но однажды мне бы хотелось иметь право сказать, что я живу в этом мире, и да будет так.

«Если я переживу это, мне нужно заняться своим делом и узнать кое-что об экономике и людях, и вещах... В конце концов имеют значение только люди. Каждая земля дорога кому-то, и она всегда стоит того, чтобы этот кто-то дрался за нее. Поэтому не земля, а люди много значат. По моему, война именно об этом. За эти пределы я не могу уйти далеко».

После своего боевого путешествия на бомбардировщиках, Стайлз добровольно совершал боевые вылеты на Р-51. В 1944 году 21 ноября он был сбит во время сопровождения боевого вылета в Гановер. Он погиб в возрасте 23 лет.

Но Берт Стайлз не умер, поскольку у него был шанс создать несколько чернильных образцов на двухстах бумажных страницах, и создав это, он стал голосом внутри нас и нашим внутренним зрением для того, чтобы мы могли смотреть и удивляться, и откровенно говорить о его жизни, а потому и о нашей собственной.

В то время, тридцать лет назад, самая важная часть Берта Стайлза заключалась в желании засесть за лист бумаги недалеко от взлетной полосы Восьмой Эскадрильи Военно-Воздушных Сил, и сейчас, в эту минуту, эта же самая бумага перед нами — мы можем потрогать ее, познакомиться с ней и заглянуть внутрь. Эта важная часть и есть то, что делает любого человека тем, что он есть и значит.

Чтобы лично побеседовать с Антуаном де Сент-Экзюпери, нам пришлось бы, например, всматриваться в постоянно висящее над его головой облако дыма. Нам пришлось бы выслушивать и беспокоиться о его воображаемых болезнях. Нам пришлось бы стоять в аэропорту и задавать себе вопрос: не забудет ли он сегодня снизить скорость при посадке?

Но как только различные поводы не писать бывали исчерпаны, и как только Сент-Экзюпери отыскивал свой чернильный колодец в комнатном хаосе, и когда ручка прикасалась к бумаге, он выпускал из плена самые трогательные и чудесные мысли о полете и человеке из когда-либо написанных. Нашлось бы немного таких пилотов, которые, читая его мысль, не могли бы кивнуть и сказать «это правда», и которые не могли бы назвать его другом.

«Берегись этого ручейка (говорил Гилламет), он проходит по всему полю. Пометь его на своей карте». А, я должен был помнить ту змею в траве недалеко от Мортрил! Простираясь во всю длину среди зеленого рая запасной посадочной площадки, она лежала в ожидании меня на расстоянии тысячи миль от того места, где я сел. При случае она превратила бы меня в пылающие канделябры. А те храбрые тридцать овец, пасущихся на склоне холма, были готовы обвинить меня.

Ты думаешь, что луг пустой, и вдруг — бац! В твоих колесах тридцать баранов. Удивленная улыбка, и это все, что я мог прочитать в лице такой жестокой опасности.

Среди самых лучших писателей, описывающих полеты, мы ожидаем встретить очень высокопарных и выражающих свою мысль на бумаге весьма сложным слогом. Но это не так: на самом деле, чем выше мастерство писателя и чем ближе он к нам как друг, тем проще и яснее мысль, которую он сообщает. И странно, это сообщение мы не запоминаем, мы находим в нем то, что нам было известно всегда.

В Маленьком Принце Сент-Экзюпери раскрывает идею той особой дружбы, которая может возникнуть между пилотами самолета и другими пилотами, пишущими о полетах.

«Вот мой секрет, — сказал лис маленькому принцу, — очень простой секрет: только сердцем можно видеть вещи правильно... главное невидимо глазу».

«Главное — невидимо глазу», — повторил Маленький Принц, так что он, конечно же, запомнит это. Сент-Экзюпери пишет о тебе и обо мне, о тех, кто точно так же как и он, оказались втянутыми в полет, и мы ищем таких же друзей в его пределах. Не рассмотрев это невидимое, не распознав, что у нас больше общего с Сент-Экзюпери и Дэвидом Гарнеттом, и Бертом Стайлзом, и Ричардом Хиллари, и Эрнестом Ганном, чем с нашим соседом, мы оставляем их неприрученными, и тогда они для нас друзья не больше, чем тысячи неизвестных лиц. Но как только мы поймем, что это реальный человек, который взялся за перо, это человек, который посвятил полету всю свою жизнь, — каждый из них становится для нас единственным во всем мире. Главное в них и в нас невидимо глазу. Мы является другом человеку не потому, что у него каштановые волосы, или голубые глаза, или шрам на подбородке после старой авиакатастрофы, а потому, что у него те же мечты, он любит то же добро и ненавидит то же зло. Потому что он любит слушать тикающий звук мотора теплым спокойным утром.

Голые факты бессмысленны.

ФАКТ: Человек, носивший униформу командира Французских Военно-Воздушных Сил, имя которого Сент-Экзюпери, в своем бортовом журнале записал семь тысяч часов летного времени и не вернулся из разведывательного полета над своей родной землей.

ФАКТ: Офицер разведки Люфтваффе Герман Корт вечером 31 июля 1944 года, в тот вечер, когда самолет Сент-Экзюпери был единственным пропавшим самолетом, повторяет сообщение: «Доклад по телефону: гибель самолетаразведчика, который горящим упал в море».

ФАКТ: Библиотека Германа Корта в Аикс-ля Чапель с ее почетной полкой для книг Сент-Экзюпери была разрушена во время бомбежки Союзной Авиацией.

ФАКТ: Ничто из этого не разрушило Сент-Экзюпери. Нет ни пули в его моторе, ни пламени в кабине, ни бомбы, разрывающей его книги в клочки, потому что настоящий Сент-Экзюпери, настоящий Дэвид Гарнетт, настоящий Берт Стайлз — это не плоть, и все они — не бумага. Они — это особый способ мышления, возможно, очень похожий на наш собственный, но в то же время, как лис нашего принца, единственный во всем мире.

А смысл?

Эти люди с их единственной реальной и вечной частью живы сегодня. Если мы отыщем их, мы можем наблюдать вместе с ними и смеяться с ними и учиться с ними. Их бортовые журналы переплавляются в наши, и наш полет и наша жизнь становится богаче благодаря знакомству с ними.

Эти люди могут умереть, только тогда, если о них совершенно забудут.

Мы должны сделать для друзей то, что они сделали для нас — мы должны помочь им жить. На тот случай, если вы могли и не встретить одного или двух из них, окажите мне честь и позвольте представить некоторых из них.

М-р Гарольд Пенроуз. «В небе без эхо» (Арно Пресс, Инк.)

М-р Ричард Хиллари. «Последний враг» (издавалась также под названием «Падение в пространстве»)

Лейтенант Джеймс Левеллин Рис. «Англия — моя деревня» (Книги для библиотек, Инк.)

Госпожа Молли Бернхайм «Мое небо» (Издательство Макмиллан Ко, Инк.)

М-р Роальд Даль «Вверх к тебе».

Мисс Дот Лимэн «Один-один».

Сэр Франсиз Чичестер «В одиночку через Тасманово море».

М-р Гилл Робб Вилсон «Мир авиатора».

М-р Чальз А. Линдберг «Дух святого Люиса» (Сыновья Чарльза Скрибнера)

Госпожа Энн Морроу Линдберг «Север для Востока» (Харкорт Брейс Иованович. Инк.).

М-р Невил Шьют «За поворотом», «Радуга и розы», «Пастораль» (Баллантин Книга, инк.).

М-р Гай Мурчи «Песня неба» (компания Хугтон Мифолин)

М-р К. Ганн «Полуденное пламя» (Баллантин Книга, инк.) «Судьба-охотник» (Саймон & Шустер, инк. Балантин Книга, инк.)

Господин Антуан де Сент-Экзюпери «Ветер, песок и звезды» (Харкорт Aрейс Иованович, инк.), «Маленький принц» (Харкорт Брейс Иованович, инк.).

Если книга в печати, издатель указан. В остальных случаях посмотрите в библиотеках или букинистических магазинах.