

Старият Орел чакаше на пистата, а носът му сочеше към земята. През прозрачния купол над главата ми се виждаше тъмно небе, обсипано със звезди. Реактивният двигател на израелския изстребител „А-4 Скайхоук“ могъщо изрева и показанията на уредите се подредиха като дисциплинирани войници в безопасната зелена зона на стойностите. Проверих отново пилотската кабина по часовниковата стрелка. Всички прекъсвачи и бутони бяха в правилни позиции. Свързах се с контролната кула и получих разрешение за излитане от писта десет. Натиснах дросела докрай и бързо вдигнах и двата си крака от педалите, за да освободя спирачките.

Не обърнах внимание на силния откат, когато изстребителят се втурна напред по пистата без никакво усилие, като безразлично изпълняваше задачата, за която беше създаден.

Светлините от двете страни на пистата проблясваха в жълто. Черният асфалт се протягаше напред между тях като змия, глътнала шивашки метър. Самолетът се движеше все по-бързо, точно върху пунктираната линия. Стрелката на скоростомера подскочаше по осветения циферблат за нощно виждане и се доближаваше до необходимата скорост за излитане.

Секунда преди да достигне до нея, издърпах щурвала с дясната си ръка, докато лявата остана върху отворения 8 дросел. Издигнах се в тъмното небе и направих широк завой наляво. Пълните резервоари и касети със светлинни ракети не забавиха стария самолет. Докато набирах височина, звездите в небето ставаха все повече, а светлините на военновъздушната база избледняваха под мен.

Далеч вдясно проблясваха фаровете на колите по шосето от Беер Шева към изхода за Бейт Кама. Уредът за вертикална скорост показваше, че самолетът се изкачва с деветстотин метра в минута. След три минути и половина вече щях да бъда на височина три хиляди метра, далеч над обсега на оръжията. Щях да вляза в режим на изчакване недалеч от базата и щяха да минат поне още десет минути, преди да дойде време да се включа в операцията.

Две минути преди определения момент щях да получа разрешение от „Въздушен контрол“ да вляза в зоната на действие. Преди да започна да изстрелвам светлинните ракети, щях да се спусна по-ниско според дадените ми заповеди.

Някъде долу ме чакаше пехотата. Рота десантчици или някаква друга военна част, която с нищо не подсказваше какъв е теренът, който щях да осветя.

Не знаех нищо повече за планираното военно учение по средата на пустинята. И честно казано, изобщо не ме интересуваше. Бяха ме избрали за изкупителна жертва, защото бях новият пилот в ескадрилата. Но истината беше, че изобщо не ми пукаше за войниците в зелени униформи, които гълтаха праха на

пустинята Негев далеч под мен. Обадох се на ръководителя на полета, за да докладвам.

– Пепел, тук Хищник. Сам съм. Влизам в режим на изчакване на три хиляди метра. Ще се обадя, когато съм точно над целта.

– Пепел слуша. Разбрано, Хищник. Приятна вечер.

Гласът беше на млад човек. Сигурно седеше по чехли в удобната зала в контролната кула и се готвеше да подремне след края на смяната. Докато той гушкаше възглавницата, аз щях да се нося между небето и земята под покривалото на мрака. Щях да кръжа отново и отново и да изстрелвам мощните светлинни ракети. За пореден път хвърлих поглед на уредите, за да проверя състоянието на двигателя и останалите системи в изстребителя. Загледах се внимателно навън през купола на самолета, за да не изгубя ориентация, и пак се обърнах към циферблатите, които до един бяха в зелената зона, като войници. Автопилотът беше включен. Височината и скоростта на полета бяха стабилни.

Шлемът тежеше на главата ми, а ръцете ми се потяха в ръкавиците. Дори пикочният ми мехур беше пълен. Малко закъснях за оперативката и не успях да отида до тоалетната, преди да се кача в самолета. „Сега имаш време за себе си, Идо Барнеа. Ти си пилот – би трябвало да можеш да правиш две неща едновременно – да летиш и да разсъждаваш.“ Мислите бавно преминаваха през главата ми, все едно се извъртаха на екрана на компютър. През следващия отпуск щях да отпразнувам рождения си ден – двайсет и пети поред. С това ли исках да се занимавам наистина в живота си?

Бях минали две седмици, откакто бях напуснал ескадрилата от изстребители F-16, която наричаха „Рицарите на оранжевата опашка“. Бях помолил да не изпълнявам повече бойни мисии, защото не успявах да приема това, с което се занимавах. Когато натисках бутона за изстрелване и ракетата под крилото се откачаше от самолета и политаше към целта, не усещах просто лекия откат и разтърсването на крилото. Сърцето ми също потреперваше. Както и ръката, която натискаше бутона. А съвестта ми си задаваше въпроси.

Но те дори не си направиха труда да ме попитат какво мисля или защо го мисля. И сега трябваше да платя цената. Бях решил да напусна ескадрилата, след като вече бяха инвестирали огромни ресурси в обучението ми, и системата – съвсем оправдано – ме премести там, където щеше да извлече някаква полза от мен. Струваше ми се странно, като си помислих, че от първия ми ден в армията бяха минали повече от шест години, но вече се бях уморил да се лъжа. И сега чаках единствено да одобрят молбата ми и да ми разрешат отпуск за следване. А междувременно, за да не изгубя пилотските си умения, управлявах тази кофа – която в знак на привързаност наричаха със силно преувеличеното прозвище Орел. Да караш самолет, не е същото, като да караш колело. Никой не може да излезе в дълъг отпуск, а после просто да се върне в пилотската кабина и да излети, все едно нищо не е станало.

Старият самолет не издаваше никакви необичайни звуци, но въпреки това ме притесняваше. Беше невъзможно да се сравни с изстребител F-16. В този самолет вонеше на старост, пот и изветряло кафе, все едно си седнал в килер, пълен с лекарства с изтекъл срок на годност. На такива самолети им остават само няколко години живот, преди завинаги да ги изпратят за скрап. Докато правех външната проверка преди полета, този скайхоук с номер 118, изписан на опашката, сякаш ми се усмихна тъжно. Беше старческа усмивка. Това е най-подходящата дума. Все едно искаше да каже: „Слушай, млади приятелю, ако трябва да бъда честен, и аз съм също толкова уморен от тази игра, колкото и ти. Защо се занимаваме с това? Не е ли време да сгънем крилата и да се пенсионираме? Искаш ли да го направим?“.

Нямаше как да не се съглася с него. Огледах малката кабина със стари уреди и отново забелязах колко по-ограничен беше изгледът навън през купола. Нямам представа защо ми хрумна, но точно в този момент реших да го завъртя. По надлъжната ос, около носа на самолета. От скука, от глупост, а може би и от желание да оправдая решението си. Един господ знае. Изключих автопилота.

Никога не бях изпълнявал това завъртане през нощта. Маневрата не е разрешена, разбира се, но по време на дневни полети я бях правил хиляди пъти. Ако се изпълни достатъчно бързо, един скайхоук може да се завърти два пъти в секунда. Но аз не смятах да бързам. Умерено наклоних щурвала встрани. Изпълних бавно и контролирано завъртане надясно, докато не видях звездите под себе си. Докато бях с главата надолу, от дъното на пилотската кабина се посипа прах, който падна върху мен и влезе в очите ми. Побързах да се отърся от него.

После завърших завъртането на триста и шейсет градуса, без да позволя на носа на самолета да помръдне и на сантиметър. Беше перфектна маневра. Като по учебник. Никога не съм имал никакъв забележителен пилотски талант. Винаги съм напредвал с много усилия, пот и сълзи. И бях горд, че не съм ръждясал. Отново включих автопилота.

Хвърлих поглед към часовника. До първия изстрел оставаше една минута. Трябваше веднага да се спусна. Погледнах уредите бързо и съсредоточено. Един циферблат привлече вниманието ми с непокорното си поведение. Стрелката му се изкачи още малко и изведнъж се спусна, като показваше остро пикиране. Концентрирах се върху изкуствения хоризонт. Малкият образ на самолета на екрана на уреда, който симулира поведението на истинския, направи наклон на деветдесет градуса надясно.

Какво се случваше тук? Усетих напрежение. Леко натиснах червения бутон на щурвала, за да накарам автопилота отново да се изключи. Но не последва реакция. Автопилотът не реагира на командата. Опитът ми да си възвърна контрола върху самолета се оказа неуспешен. Какво беше решил да направи номер 118 тази нощ?

Дали причината не беше свързана със завъртането? Едва ли, нямаше логика. Нямаше как да е от това. От маневрата вече беше изминала повече от една минута. Ако имаше проблем, трябваше да е свързан с нещо, което се беше случило през последните секунди. Отново се опитах да изправа щурвала. Крилата на малкия самолет на изкуствения хоризонт не помръдваха. Но усетих, че тези на истинския самолет в действителност се изправиха. Показанията на скоростомера започнаха да намаляват рязко, все едно се бяха задействали въздушните спирачки. Но за мое изумление по-скоро ми се стори, че в действителност самолетът ускорява.

„Не обръщай внимание на усещанията си“ – това беше първото правило, което научих по време на дългото си обучение в тренажори и истински самолети. Не бива да вярваш на това, което усещаш.

„Оставете чувствата на възвишените поети. Вие не сте тук, за да пишете стихове или да подрънквате на струните на сърцето си. Тук сте, за да свирите една-единствена мелодия. Ясна. Прецизна. Мелодията на Израелските военновъздушни сили. Най-добрите в света.“ Това ни беше казал майор Зики Инон, нашият командир в последната фаза от обучението за пилоти.

Точно в този момент няхах никакво време да мисля за стихове или музика. Бях професионален пилот и трябваше да положа максимални усилия, за да оцелея. По време на нощен полет можех да вярвам единствено на уредите. Не разполагах с нищо друго. А уредите показваха, че автопилотът е поел контрол над самолета и си прави каквото си иска. Висотомерът продължаваше да подскача нагоре-надолу. Хоризонтът се клатеше като люлка. Скоростта ту се покачваше, ту намаляваше. Машината риташе и се бунтуваше като мустанг на родео.

Няхах друг избор, освен да се доверя на себе си и на усещанията си, на собствените си инстинкти. „Сега е моментът, Идо Барнеа, да видим колко струваш, когато няма кой да ти помогне.“

Дали не бях забравил да направя някоя проверка преди излитането? Не, това не беше възможно. По врата и по гърба ми се стичаше пот – ясен симптом за пристъп на паника. Усещах как влагата се събира на локвичка в кафявите ми кожени ръкавици.

Самолетът наистина вече правеше каквото си иска. Беше полудял. Ускоряваше и забавяше, виреше нос и се разтърсваше от все по-силни гърчове, а после изведнъж пропадеше и се опитваше да се претърколи настрани. Заради тъмнината навън не можех да се ориентирам визуално. Усещанията на тялото ми и показанията на уредите бяха в ужасяващ конфликт.

Това беше кошмарът на всеки пилот, който изпълнява самостоятелен нощен полет. Да изгуби ориентация. Да се предаде на световъртежа.

„Може би трябва да изпратя сигнал за тревога? Да подготвя онзи младеж от контролната зала за това, което щеше да се случи, когато този кошмар достигне до логичния си завършек?“

Не, по-добре не.“

Забелязах в далечината светлините на атомната електроцентрала „Димона“, а на един хвърлей от тях – малките премигващи светлини на Завода за изкуствени торове. По-близо до мен беше голямото размазано петно на Беер Шева. Самолетът се приближаваше до гъсто населен район. Не биваше да влизам в него при никакви обстоятелства. Пази боже самолет да се разбие в голям град – жертвите щяха да са многобройни. „Трябва да направя всичко по силите си, за да се отдалеча от тук.“

След като виждах земята с очите си, явно не страдах от загуба на ориентация. А след като не беше това, какво се случваше тук?

Не можех да изключа автопилота, защото нито един от електрическите бутони не работеше. Уредите за двигателя се държаха нормално. Не виждах никаква повреда в останалите системи и не си спомнях в пилотския дневник да са отбелязани проблеми. Напипах брошурата за извънредни процедури в джоба на пилот-ската ми униформа, но няхах време да я чета. И без това я знаех наизуст. Всеки в контролната кула щеше да си помисли, че съм изпаднал в истерия. А дори да докладвам за проклетата ситуация, какво можеше да направи хлапето с младежките пъпки от контролната зала? Как можеше да ми помогне тук, в тъмното, на три хиляди метра височина, където се опитвах да овладее този побъркан самолет? Беше невъзможно дори да разбере какво преживявам.

„Съсредоточи се, Идо! Това е твоят живот, човече. И животът на тази птица, с която се бориш.“ Отново изправих крилата. Самолетът пропадна, все едно отхвърляше жалките ми опити да го накарам да промени желанията си. Беше като подивяла хищна птица, която е решила да хвърли своя ездач.

Дърпах щурвала. Натисках бутона за изключване на автопилота, докато едва не си счупих палеца. Нищо не помагаше. Напрегнах всичките си мускули, вкопчен в щурвала. Но самолетът продължаваше да пропада, все едно приемаше заповеди само от някакво проклето автоматично джудже, което го принуждаваше да прави точно обратното на моите команди.

Висотомерът сочеше две хиляди и петстотин метра и цифрите продължаваха да се въртят по-бързо от тези на бензинова колонка. Ето, вече преминаваше две хиляди и сто метра. „Дявол да го вземе. Това е краят.“

Показанията на уреда спадаха с такава скорост, все едно искаха да изпреварят падането на самолета. На хиляда и осемстотин метра трябваше да катапултирам. По устав. Не биваше да оставам и една секунда повече в самолет, който лети по-ниско от хиляда и осемстотин метра. Пилотът на самолет, който е излязъл от контрол под тази височина... може и да не се измъкне жив.

Още няколко секунди и щеше да стане твърде късно. Какво беше накарало стария скайхоук да ми се подиграе така? Какво го беше обзело? Ицик Шмул, механикът на ескадрилата, лично ми беше казал преди полета, че това е един от

най-надеждните самолети, с които разполагаме – с многобройни полети без никакви инциденти.

Стрелката на висотомера падна под хиляда и осемстотин метра и продължи да ускорява надолу. Отново дръпнах щурвала. Продължавах да пропадам. Бях все по-близо до точката, от която нямаше връщане назад. И все още нямаше никакъв резултат. Натиснах бутона на радиостанцията.

– Хищник изгуби контрол върху самолета. Хищник катапултира. Повтарям...

Чух ръководителя на полета да ми крещи нещо в отговор. Не разбрах точно какво. Вече бях под хиляда и петстотин метра. Отдавна бях прекосил границата на оцеляването. Нямах никакъв друг избор. Късметът ми се беше изпарил. Последен опит. Яростно дръпнах щурвала толкова силно, че щях да го счупя. Нищо. Хищната птица не се съобразяваше с мен и нямаше какво повече да направя.

Изпитвах страх, смесен с паника. Чувствах непоносима ерекция в слабините си. Значи, наистина е вярно. Когато тялото усеща, че краят приближава, мачтата се вдига като последен поздрав към живота. Щях да свърша така, както свършват зелените войници долу – с празен стомах и пълни топки. Защо точно аз? И как точно щеше да дойде краят? Дали щях да се измъкна жив? Със сигурност щях да бъда ранен – в главата... крайниците... гръбнака... а може би навсякъде едновременно?

Представих си подполковник Итай Шавит, командира на предишната ми ескадрила, който недоверчиво поклаща глава и казва: „Идо, ти просто си изгубил ориентация и не искаш да си го признаеш“.

Тревогата и срамът заляха цялото ми тяло. Дълбок срам и непреодолима тревога. Усещанията разтърсваха

бъбреците и сърцето ми и се въртяха като свредел в стомаха ми.

Но срамът беше по-силен от тревогата. Аз бях едно нищо. Кръгла нула. Не заслужавах да управлявам и хвърчило... Вдигнах и двете си ръце над главата. Напилах лоста на катапулта. Притиснах краката си в седалката и ръцете в тялото. Нямах дори частица от секундата за губене. Вече се бях забавил твърде дълго.

Стиснах зъби. Сърцето ми сякаш направи вертикално излитане. Прехапах устни. И с всичка сила издърпах лоста на катапулта.