

Priekšvārds

Atveidot pagājušo dienu notikumus, ko piedzīvoja seši vīri, kas pazuda jūrā, neapšaubāmi bija grūts uzdevums. No vienas puses, es vēlējos uzrakstīt uz faktiem balstītu grāmatu, kas būtu objektīvs žurnālistikas darbs. No otras puses, es nevēlējos, lai stāstījuma raitumu nomāktu liels daudzums tehnisku detaļu un skaidrojumu. Es apsvēru domu, vai stāsta mazsvarīgākās daļas – sarunas, pārdomas, ikdienas darbus – neattēlot daļēnā literatūras veidā, tādējādi padarot stāstu vieglāk lasāmu, bet tas draudēja mazināt to faktu nozīmi, kurus man bija iespējams izvērtēt. Galu galā es uzrakstīju darbu, stingri ievērodams faktus, taču atspoguļojot tos pēc iespējas daudzpusīgi. Ja es, piemēram, skaidri nezināju, kas atgadījies uz liktenim nolemtā kuģa, es iztaujāju cilvēkus, kas bija nokļuvuši līdzīgā situācijā un palikuši dzīvi. Es jutu, ka viņu pieredzētais sniegs pietiekami labu ieskatu par to, ko seši vīri bija pārdzīvojuši uz kuģa *Andrea Gail*, ko sacījuši un varbūt, – ko jutuši.

Tāpēc grāmata ietver dažādu informāciju. Itin visu esmu pierakstījis interviju laikā – vai nu tiekoties personiski, vai sarunājoties pa telefonu –, un lielākas skaidribas labad citēju grāmatā, neizdarot pārāk lielas izmaiņas. Visi dialogi ir veidoti, pamatojoties uz cilvēku atmiņām. Neviens dialogs nav izdomāts. Arī radio sarunas balstītas uz cilvēku atmiņām un tekstā dotas atšķirīgā salikumā. Arī publicēto materiālu citāti ir atšķirīgā salikumā un reizēm ir saīsināti, lai tie labāk pieskaņotos tekstam. Tehniskās sarunas par meteoroloģiju, viļņu kustības virzienu, kuģa stabilitāti u. c. pamatotas uz manis paša izpētīto bibliotēkā, un kopumā uz to nevar atsaukties. Kā vispusīgu un ļoti viegli lasāmu tekstu par kuģiem un jūru es iesaku Viljama Van Dorna (*William Van Dorn*) grāmatu *Okeanogrāfija un kuģošanas prasme (The Oceanography of Seamanship)*.

Īsi sakot, esmu izveidojis pēc iespējas pilnīgāku aprakstu par ko tādu, kas nekad pilnībā nebūs izzināms. Bet tieši neizzināmais elements ir vērtis šīs grāmatas rakstīšanu interesantu, un es ceru, darīs interesantu arī tās lasīšanu. Mani māca šaubas par to, vai dot šai grā-

matai nosaukumu *Absolūtā vētra*, bet galu galā nospriedu, ka nolūks ir izteikts pietiekami skaidri. Es lietoju vārdu «absolūts» meteoroloģiskā nozīmē, vēloties pateikt, ka vēl niknāka vētra nav iespējama. Es, protams, negribu izrādīt necieņu pret vīriem, kas mira jūrā, un pret cilvēkiem, kas joprojām pēc viņiem sēro.

Manis paša iespaidi par šo vētru ir vienīgi tie, kurus guvu, stāvot uz Glosteras augšējā krasta terases un vērojot trīsdesmit pēdu augstas bangas traucamies uz Ennas ragu. Nākamajā dienā es avīzē izlasīju, ka pastāv bažas, vai Glosteras kuģis nebūs gājis bojā. Es izgriezu šo rakstu un ieliku atvilktnē, nemaz nenojauzdams, biju sācis radīt grāmatu *Absolūtā vētra*.

Tās nav zivis, ko jūs pārkat, – tās ir cilvēku dzīves.

Sers Valters Skots
«Antikvārs», 11. nodaļa

Lietus lāses lēni krit lejup pa koku zariem, un gaisā ir jūtama spēcīga okeāna smarža. Kravas automašīnas dārdina pa Rodžera ielu; vīri T-kreklos, notraipījušies ar zivju asinīm, rosās pa kuģu klājiem un cits citam kaut ko uzsauc. Pret melnajiem pāļiem bango okeāns, un ūdens aizsūcas atpakaļ līdz turieni, kur peld jūras pīlītes. Ūdenī viļņojas alus skārdenes, putuplasta gabali un izlijušas dīzeļeļļas plankumi, kas atgādina varavīkšņainas medūzas. Kuģi šūpojas, čikst tauvas, žēli klieudz kaijas un sēžas viļņos, un atkal žēli klaigā. Pāri Rodžera ielai, apkārt bāram *Crow's Nest* no virtuves puses, iekšā pa durvīm, augšup pa cementa kāpnēm, pa paklājiem segtu gaiteni un iekšā pa vienām no durvīm, kas atrodas pa kreisi, – divdesmit septītajā istabā dziļā miegā guļ Bobijs Šetfords, izstiepies divguļamā gultā un pārvilcis pāri palagu.

Viņam ir zila acs. Pa visu istabu ir izmētātas alus skārdenes un ēdiena iesainojamais papīrs, uz grīdas mētājas saritināma ceļasoma, no kuras rēgojas T-krekli, flaneļa krekli un zili džinsi. Blakus guļ viņa draudzene Kristīna Kotere. Viņa ir pievilcīga sieviete, mazliet vecāka par četrdesmit gadiem, ar rūsganblondiem matiem, šauru seju un asiem vaibstiem. Istabā ir televizors, zema kumode un spogulis virs tās un tāds krēsls, kādi ir vidusskolu kafetērijās. Sintētisko spilvena pārvalku vietām izdedzinājuši cigarešu izsmēķi. Logs iziet uz Rodžera ielu, kur atrodas zivju cehi – te automašīnas atstāj kravu.

Joprojām list. Viņpus ielai ir Rozmarīnas piestātne, kur zvejas kuģi uzņem degvielu, bet viņpus nelielam jūras līcim – Štata zivju mols, kur tie izkrauj lomu. Štata mols būtībā ir milzīga, uz pāļiem būvēta autostāvieta, un attālāk – aiz vēl viena ūdens atzarojuma, atrodas kuģu būvētava un neliels parks, kurp mātes ved rotaļāties bērņus. Ja pamet skatienu pāri parkam, uz Heskela ielas stūra var redzēt ievērojamā Bostonas arhitekta Čārlza Bulfinča celto eleganto ķieģeļu ēku. Agrāk tā atradās Vašingtonas un Sameras ielas stūrī Bostonā, bet 1850. gadā to pacēla uz domkrata, novietoja uz liellaivas un aizveda uz Glosteru. Tieši tur Bobija māte Etela ir uzaudzinājusi četrus dēlus un divas meitas. Pēdējo četrpadsmit gadu laikā viņa bija bijusi

dienas bārmene bārā *Crow's Nest*. Etelas vectēvs bija zvejnieks, un viņa abas meitas arī bija zvejnieces, visi četri dēli vienu otru reizi pazvejoja un dara to vēl aizvien.

Bāra *Crow's Nest* logi ir vērsti uz austrumiem, pretim austošai dienai, uz ielu, pa kuru ausmas stundās dārdina kravas auto. Viesi te nemēdz vēl celties. Ap pulksten astoņiem no rīta Bobijs Šetfords ar mokām ir pamodies. Viņam ir linu krāsas mati, iekrituši vaigi, un viņš ir muskuļots un darbā rūdīts. Pēc dažām stundām viņam jābūt uz zobenivju zvejas kuģa *Andrea Gail*, kas uz vienu mēnesi dodas uz Lielajiem sēkļiem. Viņš var atgriezties ar pieciem tūkstošiem dolāru kabatā, bet var arī neatgriezties nekad. Ārā joprojām liņā. Krisa ievaidas, paver acis un skatās uz viņu. Viena acs Bobijam ir pārgatavojušās zilās plūmes krāsā.

– Vai to izdarīju es?

– Jā.

– Jēziņ!

Kādu brīdi viņa apcer notikumu ar aci.

– Kā gan es varēju tik augstu aizsniegt?

Izsmēķējuši pa cigaretei, viņi apģērbjas un taustās lejā pa kāpnēm. Ugunsdrošas metāla durvis ved uz šauru ieliņu, viņi tās atgrūž un pa ieliņu aiziet apkārt līdz Rodžera ielas ieejai. Bārs *Crow's Nest* ir neistā Tjūdoru stilā būvēta celtne, kas stiepjas visa kvartāla garumā un atrodas iepretim uzņēmumam *J. B. Wright Fish Company* un Rozmarīnas piestātnei. Runā, ka fasādes spoguļstikla logs esot pats lielākais bāra logs visā pilsētā. Tas ir gandrīz vai pats izcilākais objekts pilsētā, kur bāru logi ir mazi, lai apmeklētājus pa tiem nevarētu izmest. Tur ir vecs biljarda galds, pie durvīm maksas tālrunis un bāra lete, kas ir izliekta pakava veidā. «Budveizers» te maksā vienu dolāru septiņdesmit piecus centus, un aizvien kāds zvejnieks, kas atgriezies no jūras, uzsauc to visiem sanākušajiem. Zvejniekiem nauda plūst caur pirkstiem kā ūdens caur zvejas tīklu: reiz vienam rēķins nedēļas laikā esot sasniedzis 4000 dolāru.

Enākot bārā, Bobijs un Krisa palūkojas visapkārt. Etela stāv aiz bāra letes, un pāris pilsētas agro putnu jau cilā alus pudeles. Bobija darbabiedrs, saukts Bagsijs Morans, mazliet apskurbis, jau sēž pie bāra letes.

– Grūta nakts, ko? – Bobijs jautā.

Bagsijs kaut ko noņurd. Viņa īstais vārds ir Maikls. Viņam ir gari, pinkaini mati un traka cilvēka reputācija, taču pilsētā visi viņu mīl.

Krisa uzaicina viņu brokastīs. Bagsijs nošļūc no ķebļa un dodas viņiem līdzī ārā smalkajā lietū. Viņi iekāpj divdesmit gadus vecā *Volvo*, brauc uz *White Hen Pantry* un, kājas šļūkādami, ierodas ar asinīm pieplūdušām acīm un pulsējošu sāpi galvā. Nopirkuši sviestmaizes un lētas saulesbrilles, viņi dodas nemainīgajā dienas pelēkumā. Krisa ved viņus atpakaļ uz bāru *Crow's Nest*, viņi paņem mašīnā trīsdesmitgadīgo Deilu Mērfiju, vēl vienu *Andrea Gail* komandas locekli, un brauc ārā no pilsētas.

Deils ir iesaukts par Mērfu, šis puisis no Floridas Breidentonbičas ir milzīgs kā grizlilācis. Viņam ir melni savēlušies mati, plāna bārda un slīpas, gandrīz mongoliskas acis, – pilsētā viņš piesaista daudz skatienus. Viņam ir trīs gadus vecs dēls, arī vārdā Deils, kuru viņš atklāti dievina. Viņa bijusi sieva Debora ir kādreizējā trīskārtējā dienvidrietumu Floridas sieviešu boksa čempione, un jaunais Deils droši vien arī būs bokseris. Pirms došanās jūrā Mērfis grib nopirkt viņam rotaļlietas, un Krisa aizved visus trīs vīrus ārpus pilsētas uz tirdzniecības centru, kas atrodas Gudhārborbičā.

Viņi ieiet veikalā, Bobijs un Bagsijs tur nopērk papildu siltumu aizturošu apģērbu un sporta tērpus, un Mērfis staigā gar plauktiem, pildīdams iepirkumu ratiņus ar ugunsdzēsēju ķiverēm un glābšanas līdzekļiem. Kad nekas vairs neiet iekšā, viņš samaksā, un, sakrāvuši to visu automobili, viņi brauc atpakaļ uz bāru *Crow's Nest*. Mērfis izkāpj, bet pārējie trīs nolemj aizbraukt gar stūri uz bāru *Green Tavern*, lai vēl mazliet iedzertu.

Bārs *Green Tavern* ir līdzīgs bāram *Crow's Nest*, tikai mazāks, tā ir ķieģeļu un koka imitācijas būve. Otrpus ielai ir bārs, kuru sauc par *Bil's*, – šie trīs bāri Glosteras centrā veido Bermudu salu trīsstūri. Krisa, Bagsijs un Bobijs ieiet, apsēžas pie bāra letes un pasūta alu pa pirmam lāgam. Televizors ir ieslēgts, un viņi tajā vienaldzīgi skatās, runā par iešanu jūrā un pēdējās nakts uzdzīvi bārā *Crow's Nest*. Paģiras pamazām atslābst. Viņi dzer pa otram lāgam pasūtīto alu, un paiet varbūt kāda pusstunda, līdz ienāk Bobija māsa Mērija Enna. Viņa ir gara auguma blondīne, kas dažos draugu pusaudžu vecuma dēlos izraisa milestības jūtas, bet viņu apvij zināma lietišķuma atmosfēra, kas aizvien ir likusi Bobijam justies kā uz adatām.

– Nolādēts, rau, kur viņa nāk! – viņš nočukst.

Bobijs ar roku aizsedz alus krūzi un aiz saulesbrillēm paslēpj savu zilo aci. Mērija Enna pienāk klāt.

– Par ko tu mani uzskati? Par muļķi vai? – viņa vaicā.

Bobijs atvirza roku. Viņa paraugās uz Bobija aci un nosaka:

– Smuka gan.

– Centrā iekūlos kādā kautiņā.

– Tā izskatās.

Kāds nopērk viņai aukstu vīna kokteili, un viņa iedzer pāris malku.

– Es tikai atnācu pārliecināties, vai tu taisies uz kuģi, – viņa saka. – Tev nevajadzētu dzert tik agri no rīta.

Bobijs ir kā liels, raupjš bērns. Bērnībā viņš bijis slimīgs, bet ar laiku kļuvis aizvien spēcīgāks. Viņš spēlēja futbolu un bija pussargs gadījuma rakstura spēlēs, kur ik nedēļu tika laužti kauli. Džinsos un sporta kreklā ar kapuci viņš izskatās pēc visai tipiska zvejnieka, un reiz kāds fotogrāfs bija nofotografējis viņu pastkartei, taču Mērija Enna ir viņa vecākā māsa, un Bobijam nav dūšas runāt viņai preti.

– Krisa tevi mīl, – viņš piepeši saka. – Un es arī.

Mērija Enna nav isti pārliecināta, kā uz to lai reaģē. Tikko kā viņa bija dusmojusies uz Krisu par dzeršanu un zilo aci, bet Bobija vaļsirdība Mēriju Ennu ir izsitusi no sliedēm. Nekad viņš neko tādu viņai nav sacījis. Viņa paliek tik ilgi, kamēr izdzer vīna kokteili, un tad dodas uz durvju pusi.



Kad Krisa Kotere pirmoreiz ieraudzīja bāru *Crow's Nest*, viņa nozvērējās, ka nekad tur neiegriezīsies, jo šķita, ka tas ved pa tādu dzīves ceļu, pa kādu viņa negribēja iet. Lai nu kā, bet viņa sadraudzējās ar Mēriju Ennu Šetfordu, un kādu dienu Mērija Enna ievilka viņu pa smagajām koka durvīm un iepazīstināja ar visiem. Tā bija jauka vieta: cilvēki te izmaksāja cits citam alu tikpat vienkārši kā saka «sveiks», un Etela laiku pa laikam izvārīja lielu katlu ar zivju virumu, un Krisa, pašai nemanot, bija kļuvusi par pastāvīgu apmeklētāju. Kādu vakaru viņa pamanīja slaidu jaunekli, kas lūkojās uz viņu, un Krisa gaidīja, ka viņš pienāks klāt, taču viņš nepienāca. Viņš bija plecīgs, ar saspringtu, stūrainu seju un kaunīgu acu skatu, kas atsauc atmiņā Bobu Dilanu. Ar acu skatienu vien jau pietika. Viņš joprojām raudzījās uz Krisu, bet nemēģināja tuvoties viņai, līdz beidzot virzījās uz durvju pusi.

– Uz kurienu tu dosies? – Krisa vaicāja, aizšķērsojusi ceļu.

– Uz bāru *Mariner*.



Pēc vairākiem mēnešiem, kad Gaisa nacionālā krasta apsardze būs visu informāciju apkopojusi, tiks noteikts, ka iespējās, kas bija paredzētas, lai atbalstītu palielināta riska uzdevumu izpildi virs ūdens, ir vērojama kaut kāda neatbilstība. Šādā brīdī *kādam* noteikti bija informācija, kas nepieciešama, lai Deiva Ruvolas helikopters varētu noturēties gaisā, bet Deiva Ruvolas lidojuma pēdējā stundā šī informācija netika izplatīta.

Vairākas reizes dienā neatkarīgi no tā, vai uzdevums tiek dots, vai ne, Magvairs no Jūras aviācijas bāzes Nūdžersijā pa faksa aparātu nosūta ziņojumus par laikapstākļiem uz Safolkas aviobāzi, kuri ir nepieciešami maršrutu plānošanai. Ja Safolka plāno kādu grūtu uzdevumu, tās cilvēki var arī piezvanīt Magvairam, lai mutvārdos precizētu lidojumu maršrutus, no satelīta saņemto informāciju utt. Ja tiek gatavots uzdevums, tad viens cilvēks – parasti lidmašīnas pilots – ir atbildīgs par laika ziņu informācijas iegūšanu un pārraidīšanu visiem glābšanā iesaistītajiem pilotiem. Ja ir nepieciešama plašāka informācija, viņš zvina Safolkai un lūdz to sameklēt, – ja šāda zvana nav, Safolku neko daudz neinteresē laikapstākļu informācija. Nelaiemes gadījumu izmeklētāju vārdiem runājot, piloti, veicot pienākumus, vairāk darbojas «pret» nekā «par».

Deiva Ruvolas gadījumā Magvaira Jūras aviācijas bāzes rīcībā ir informācija par patiesajiem laikapstākļiem, kas saņemti no satelīta un rāda, ka no Longailendas tuvojas masīva lietus josla. Tas notiek no pulksten 7.30 līdz 8.00 vakarā – tieši tobrīd, kad Deivs Ruvola dodas atpakaļ uz Safolku. Tomēr Safolkas ļaudis nezvana Magvairam, lai saņemtu jaunākās laikapstākļu ziņas, jo degvielas uzpildes lidmašīnas tādas nepieprasa, un Magvairs pats nesniedz informāciju, jo bāzē jau nemaz nezina, ka Gaisa nacionālās krasta apsardzes helikopters atrodas lidojumā. Ja Safolkas ļaudis interesētos par jaunāko informāciju, viņi uzzinātu, ka Deiva Ruvolas maršrutu kavē ārkārtīgi slikti laikapstākļi, bet no tiem viņš var izvairīties, lidojot 15 minūtes uz rietumiem. Īstenībā lidmašīnas pilots zvina Safolkai, lūdzot jaunāko informāciju par laikapstākļiem, un saņem ziņojumu, ka maksimālais augstums ir 8000 pēdu, redzamība – 15 jūdžu, bet vēja gradienta līmenis ir zems. Šo informāciju viņš nodod Deivam Ruvolam, kurš, atstājis aiz muguras vētras briesmīgāko daļu, protams, pieņem, ka apstākļi vienīgi uzlabosies, ja viņš lidos uz rietumiem. Deivam Ruvolam ir tikai jāpagūst uzpildīt degvielu, pirms viņam uztrieksies

vēja josla, kas ir atzīmēta ap gaisa lauku. Tomēr ne Deivam Ruvolam, ne arī pārējiem nav taisnība.

Lietus joslu veido 50 jūdžu plats, 80 jūdžu garš un 10 000 pēdu biezs mākoņu vāls. Tas iekļūst zema spiediena joslā pāri vētras ziemeļrietumu kvadrantam, vēja ātrums ir 75 mezgli un redzamība nulle. Satelīta attēlos ir redzams, ka lietus joslas pagriežas uz Deiva Ruvolas lidojuma kursa pusi, kas pēc kāda laika pilnīgi ieskaus Deiva Ruvola helikopteru. Pulksten 7.55 Deivs Ruvola pa radio prasa, lai lidmašīnas pilots apstiprina ceturto degvielas uzpildi, un pilots to apstiprina. Uzpildīšana tiek noteikta pēc piecām minūtēm, precīzi pulksten 8.00. Pulksten 7.56 brāzmas mazliet palielinās, bet pulksten 7.58 tās sasniedz mērenu līmeni. «*Padarisim to darbiņu,*» Deivs Ruvola pa radio ziņo lidmašīnas pilotam. Pulksten 7.59 viņš uzliek zondes atvienotāj mehānismu, izstiepj to uz priekšu un nostājas tā, lai varētu uzpildīt degvielu. Un tad nāk vētras trieciens.

Pretvējš gar lietus joslas noteicošo malu ir tik stiprs, ka pārņem sajūta, it kā helikopters būtu apstājies. Deivam Ruvolam nav ne jausmas, kur viņš ir iekļuvis, viņš vienīgi zina, ka tik tikko spēj vadīt helikopteru. Lidošana ir kļuvusi tikpat liela fiziskā spēka, cik veiklu paņēmieni prasme. Viņš satver agregātu ar vienu roku, vadības sviru – ar otru un noliecas uz priekšu, lūkodamies cauri lietum, kas bungo pret aizsargstiklu. Ar roku vadāmās lidojuma ierīces lēkā pa kabīni, un otro pilotu, kas sēž blakus sēdekli, sāk mētāt gaisā. Deivs Ruvola nostājas vienā līmenī ar degvielas uzpildes lidmašīnu un cenšas trāpīt peldošajā enkurā, bet helikopters griežas riņķī tik nevaldāmi, ka degvielas uzpildīšana atgādina šķēpa mešanu «lielgabala stobrā», – trāpīt mērķi ir tikpat kā neiespējami. Tehnikas valodā runājot, Deiva Ruvolas helikopters veic darbības «bez ievadišanas no vadības iekārtām», vai cilvēkiem saprotamā valodā, – to mētā pa debesīm. Deivs Ruvola cenšas nelidot zemāk par 300 pēdām – «gar sapluinīto mākoņu malu», – un mēģina noturēties 4500 pēdu augstumā, bet viņš nespēj atrast tīru gaisu. Redzamība ir tik slihta, ka pat ar nakts redzamības aizsargbrillēm viņš tik tikko spēj saskatīt priekšā esošās uzpildes lidmašīnas spārnu gaismas. Un viņi ir tieši – *tieši* – vētras augšā, viņiem neizdodas trāpīt peldošajam enkuram, un Džons Spiļeins domā, ka tiks norauta lidmašīnas stūre.

Deivs Ruvola mēģina trāpīt peldošajam enkuram kādas 20 vai 30 reizes, – tā ir pārcilvēciska koncentrēšanās. Bet tad degvielas uzpildes lidmašīnas pilots pa radio pārraida, ka viņam ir jāapstādina

pirmais dzinējs, jo eļļas spiediena rādītājs strauji svārstās, un pastāv risks, ka dzinējs var pārkarst. Lidmašīnas pilots sāk dzinēja apstādīšanas procedūru, bet te piepeši ievielkas kreisā degvielas šļūtene, – dzinēja izslēgšana ir pārrāvusi gaisa plūsmu ap spārniem, un ietišanas mehānisms attiecīgi reaģē. Tas rada tā saucamo «patvaļīgo ievilkšanu». Lidmašīnas pilots, pabeidzis apstādīnāt dzinēju, pietuvojas helikopteram un izstiepj šļūteni. Deivs Ruvola nostājas tam līdzās un uzreiz pamana, ka kaut kas nav kārtībā. Peldošais enkurs ir pārvērties par mazu izpletni, – parasti tas piepildās ar gaisu un stingri tur šļūteni, bet tagad tas tikai raustās aiz degvielas uzpildes lidmašīnas. Tas ir sabojājies no izmisīgiem degvielas uzpildes mēģinājumiem, kas ilga 45 minūtes.

Deivs Ruvola paziņo lidmašīnas pilotam, ka kreisais peldošais enkurs ir bojāts un ka jāpārslēdzas uz otru pusi. Šādos apstākļos degvielas uzpilde no labējā peldošā enkura ir bistams, satraucošs pasākums, jo helikoptera zonde arī stiepjās no kabīnes kreisās puses, tāpēc, lai iegūtu kontaktu, helikopteram ir jānostājas vēl tuvāk degvielas uzpildes lidmašīnas fizelāžai. Deivs Ruvola virzās pie labējā peldošā enkura un netrāpa, atkal pienāk klāt un atkal netrāpa. Tehniskie norādījumi paredz, ka ir jānovēro, kad noraustās lidmašīnas spārns, un tad jāparedz, kurp virzīsies peldošais enkurs, taču redzamība ir tik slikta, ka Deivs Ruvola nemaz nespēj tik tālu saskatīt, viņš redz tikai sava helikoptera priekšgalu. Deivs Ruvola izdara vēl pāris ieskrējieni uz peldošo enkuru, taču nonāk pārāk tālu un atkal netrāpa. Pa to laiku, kamēr viņš plāno, kā vēl varētu rīkoties, lidmašīnas vairs nav. Lidmašīna C-130 ir nozudusi mākoņos. Deivs Ruvola atrodas nulles redzamībā 4000 pēdu augstumā ar degvielu, kas pietiek aptuveni 20 minūšu lidojumam, pēc tam helikopters vienkārši nokrītis. Kamēr vēl ir degviela, Deivs Ruvola nevar ne turpināt trāpīt peldošajam enkuram, ne arī mēģināt nosēdināt helikopteru jūras līmenī.

«Mēs sāksim plānoto piespiedu nolaišanos,» viņš saka apkalpei. «Mēs nolaidīsimies, kamēr vēl to varam.» Un tad Deivs Ruvola pavēš helikoptera priekšgalu uz leju.

Džons Spileins, no savas vietas klusi vērodams notiekošo, ir pārliecināts, ka tikko izdzirdējis sev nāves spriedumu. «Savas karjeras laikā man vienmēr ir izdevies, kaut arī par mata tiesu, būt par situācijas noteicēju,» saka Džons Spileins. «Bet tagad piepeši risks ir kļuvis pilnīgi nekontrolējams. Mēs nevaram saņemt degvielu, mēs beigsim dzīvī šajos okeāna auros, vairs nespēdami valdīt pār situāciju.

Un es zinu, ka faktiski nav nekādu iespēju izglābties. Esmu piedalījies daudzos glābšanas uzdevumos un zinu, ka šādos laikapstākļos viņi diez vai spēs kādu *atrast*, kur nu vēl izglābt. Savu darbu mēs pro tam, turklāt esam vislabāk apgādātie un vislabāk apmācītie. Mēs nevarējām veikt glābšanas pasākumus mazliet agrāk, un tagad atrodamies tādā pašā situācijā. Stāvoklis ir patiešām drūms. Tas nedrīkst notikt.»

Kamēr Deivs Ruvola, neko neredzēdams, cauri mākoņiem lido lejup, otrs pilots Greiāms Bušors Gaisa nacionālās krasta apsardzes avārijas frekvencē signalizē *mayday* un pēc tam sazinās ar *Tamaroa*, kas atrodas 15 jūdžu uz ziemeļaustrumiem. Viņš paziņo, ka beigušies degviela un ka viņi jau grasās izdarīt piespiedu nosēšanos uz jūras. Kapteinis Lorenss Brudnickis pavēl *Tamaroa* starmešus pavērst pret debesīm, lai helikopters var norādīt peilējumu, bet Greiāms Bušors atbild, ka neko nevarot redzēt. «*Labi, tad uzņem kursu uz mūsu pusi,*» saka *Tamaroa* radio dispečers. «*Mums vairs nav laika, tagad mēs dodamies tieši lejā,*» Greiāms Bušors atbild. Džims Makdūgals, kas vada radio ODC Safolkā, saņem trauksmes signālu par piespiedu nolaišanos, un vienlaikus pa telefonu piezvina Džona Spileina sieva, kas vēlas zināt, kur atrodas viņas vīrs. Viņai nav ne jausmas, ka radušies sarežģījumi, bet viņa ir piezvanījusi ap lamā brīdī, un Džims Makdūgals ir tik lielā panikā par apstākļu sakrītību, ka noliek klausuli. Pulksten 9.08 Krasta apsardzes galvenās pārvaldes dispečeram Bostonā pa telefonu pavēsta, ka Gaisa nacionālās krasta apsardzes helikopters laižas lejā, un viņš izmisīgi skricelē notikumu dienasgrāmatā: «*Helikopters H-60 un degvielas uzpildes lidmašīna C-130 ir ceļā uz Safolku. Sliktas redzamības dēļ nevar uzpildīt degvielu. Ir piespiedu kārtā jānolaižas uz ūdens. Varēs palikt gaisā – cik ilgi? 20–25 minūtes. NOLAIŠANĀS!*» Tad viņš to paziņo Keipkodes lidostai, kur Karena Stimpsons tērzē ar vienu no glābšanas apkalpes locekļiem. Pieci lidotāji, ne vārda neteikuši, pieceļas, rindā iesoļo vannas istabā un pēc tam ziņo, ka ir gatavi doties uz betonēto laukumu.

Pulksten 9.28 Deivam Ruvolam beidzot izdodas izlausties no mākoņiem tikai 200 pēdu virs okeāna. Viņš lido gaisā un nekavējoties pieprasa piespiedu nolaišanās pārbaudes sarakstu – apkalpe sagatavojas pamest helikopteru. Mācībās viņi ir trenējušies to darīt dučiem reižu, bet tagad viss notiek tik ātri, ka, šķiet, rutīna ir aizmiršusies. Neskaidrajā kabīnes apgaismojumā Džimam Mioli, kas pieradis lietot

nakts redzamības piederumus, ir grūti ko saredzēt, un viņš nespēj sataustīt deviņu vīru glābšanas plostu rokturi. Kad viņš to ir atradis, vairs nav laika uzvilkt *Mustang* glābšanas kombinezonu. Deivs Ruvola trīs reizes prasa, lai Džims Mioli nolasa nolaišanās pārbaudes sarakstu, bet viņam nav laika atbildēt, tāpēc Deivam Ruvolam jāmēģina to atcerēties. Viena no vissvarīgākajām lietām sarakstā ir tā, ka jāizsviež ārā durvis, bet helikoptera vadīšana šādos laikapstākļos ir pārāk grūta, lai Deivs Ruvola varētu atlaist rokas no vadības iekārtām. Militāriem terminiem runājot, viņš ir kļuvis «piesātināts ar uzdevumu», un durvis paliek savā vietā.

Kamēr Deivs Ruvola pūlas noturēt helikopteru gaisā, PJ steigā cenšas savākt glābšanas piederumus. Džons Spileins pārmet pār plecu kastīti ar produktiem un piesprauž pie siksnas vienam cilvēkam paredzētu plostu. Džims Mioli, kam beidzot izdodas izraut deviņu vīru plostu, pagrūž to līdz atvāžamo durvju malai un gaida pavēli, lai varētu rikoties. Riks Smits, uzvilcis glābšanas kombinezonu un paņēmis piederumus, tup otru atvāžamo durvju malā un skatās lejup. Vējš ir tik ļoti saplosījies okeānu, ka viņi pat nevar noteikt atšķirību starp viļņiem un ieplakām, viņi zina vienīgi to, ka būs jālec no 300 pēdu augstuma. Tomēr, lai cik tas ir šausminoši, doma par palikšanu helikopterā ir vēl jaunāka. Kuru katru brīdi helikopters var iegāzties okeānā, un neviens no apkalpes vīriem nevēlas būt tuvumā, kad tas notiks.

Vienīgi Deivs Ruvola paliks helikopterā, – viņš ir pilots, un viņa pienākums ir panākt, lai lidaparāts neuzkrīt virsū pārējai apkalpei. Ja durvis vēl ir vietā, ārā izklūt ir ļoti grūti, bet tas neattiecas uz lietu. Nolaišanās pārbaudes saraksts prasa noteiktu procedūru, kas nodrošina pēc iespējas vairāku apkalpes locekļu izdzīvošanu. Tas, ka Džims Mioli neuzvelk glābšanas kombinezonu, lidzinās pašnāvībai, bet viņam nav izvēles. Viņa pienākums ir rūpēties, lai visi izglābtos. Ja viņš aizkavēsies, lai uzvilktu glābšanas kombinezonu, deviņu cilvēku plosti nebūs gatavi lietošanai. Viņš lec bez kombinezona.

Pulksten 9.30 uzliesmo pirmais dzinējs, Džons Spileins dzird, ka apklost turbīna. Viņi ir zemu lidinājušies mazāk par minūti. Deivs Ruvola zvana pa starpkuģu sakaru telefonu: «*Pirmais ir pagalam! Leciet! Leciet!*» No otrā dzinēja nāk dūmi, – teorētiski viņiem tajā pašā laikā ir jāuzliesmo. Tā tas ir. Viņi dodas lejā.

Džims Mioli pa labajām durvīm izgrūž glābšanas plostu un redz, ka tas nokrīt, – viņa vārdiem sakot, – «bezdibenī». Helikopters atro-

das tik augstu gaisā, ka viņš neredz, kā plosti atsit pret ūdeni, un nespēj saņemt, lai lēktu tam pakaļ. Nevienam to nesakot, viņš nolēm savas iespējas izmantot helikopterā. Nolaišanās protokols paredz, lai helikopterā paliktu otrs pilots Greiams Bušors, bet Deivs Ruvola pavēl viņam lēkt ārā, jo Deivs Ruvola uzskata, ka Greiamam Bušoram būs lielākas izredzes izdzīvot, ja viņš lēks. Greiams Bušors pavēl durvju atvēršanas sviru, bet durvis nenopaukš, tāpēc viņš ar vienu roku tur tās atvērtas un izkāpj uz kāpšļa. Viņš atskatās uz radara augstuma mērītāju, – tā rādītājs svārstās starp 10 un 80 pēdām – un aptver, ka noteikt brīdī, kad jālec, nozīmē izvēlēties dzīvību vai nāvi. Deivs Ruvola atkārti pavēli par lēkšanu, un Greiams Bušors, izņēmis starpkuģu sakaru vadus no lidotāja cepures, uzliek nakts redzamības aizsargbrilles. Tagad viņš var redzēt, kā apakšā blāvi zaļā gaismā veļas viļņi. Viņš saskata milzīgu viļņa muguru, tad ievēl elpu un lec.

Džons Spileins pēdējā brīdī vēl tver kādus piederumus. «Es nebiju pārbijies, bet biju nobijies,» viņš saka. «Pirms 40 minūtēm es būtu vairāk nobijies, domādams par iespējām, bet galu galā es samierinājos ar domu, ka būs jālec. Pilots bija pieņēmis lēmumu piespiedu kārtā nolaisties uz ūdens, un tas bija svarīgs lēmums. Daudzi piloti būtu izmantojuši pēdējās 20 minūtes, kamēr vēl bija degviela, lai censtos trāpīt peldošajam enkuram. Pēc tam mēs nokristu, un visi būtu pagalam.»

Pirmais dzinējs nedarbojas, un helikopters ir divaini kluss. Runājot otra pilota vārdiem, okeāns zem viņiem izskatās kā mēness ainava – ar vēja veidotiem krāteriem, iedobumiem un deformējumiem. Pie labā borta durvīm Džons Spileins saskata Riku Smitu, kas, sasprindzis lēcienam, virzās uz viņa pusi. «Es esmu pārliecināts, ka viņš noteica viļņu lielumu,» Džons Spileins saka. «Es neprātīgi gribēju būt kopā ar viņu. Man pietika vienīgi laika apsēsties, aplikt rokas ap viņa pleciem, un tad viņš aizgāja. Mums nebija laika kaut ko pateikt – jūs vēlaties pateikt ardievas, tik daudz ko vēlaties izdarīt, bet nav laika. Riks lēca, un mirkli vēlāk lēcu es.»

Pēc to cilvēku domām, kuri ir piedzīvojuši kritienus no liela augstuma, gravitātes pievilkšanas spēka pieaugums ir tik straujš un sirdi stindzinošs, ka ķermenis atgādina no lielgabala izšautu lodi. Atrodoties gaisā, ķermeņa pievilkšanas spēks ik sekundi pieaug aptuveni 20 jūdžu stundā, pēc vienas sekundes tas krīt ar ātrumu 20 jūdžu stundā, pēc divām sekundēm ar 40 jūdžu ātrumu, bet pēc tam

ātrums palielinās līdz pat 130 jūdžēm. Tajā brīdī vēja pretestība ir vienāda ar gravitācijas spēku, un mēdz teikt, ka ķermenis ir sasniedzis maksimālo ātrumu.

Džons Spileins krīt, iespējams, 60 vai 70 pēdas ar divarpus sekunžu pievilksanas spēka pieaugumu. Viņš krīt caur tumsu, absolūti nenojauzdams, kur atrodas ūdens un kad viņš nokļūs lejā. Viņš neskaidri atceras, ka ir nosviedis vienam cilvēkam paredzēto glābšanas postu, un viņš nodomā: «Ak Dievs, cik tāls ir ceļš līdz lejai.» Un tad visapkārt ir vienīgi tukšums.



Džonam Spileinam ir tie glītie, pareizie sejas vaibsti, kādiem jābūt Holivudas aktierim, kas tēlo paraugglābēju, – bet tie patiesībā tēlo Džonu Spileinu. Viņam ir pelēkzilas acis, kurās nav ne miņas no cietsirdības vai vienaldzības, īsi un iesirmi mati. Viņš nāk pretī draudzīgs, nevērīgs un pilnīgi pārliecināts par sevi. Džonam Spileinam ir izteismīgs smaids un familiārs runas veids, šķiet, ka viņš virza sarunu no vienas detaļas uz otru, no viena viedokļa uz citu, līdz par šo tematu nekas vairs nav sakāms. Viņa humors izpaužas nevilšus, gandrīz kā novēlojusies doma, un, šķiet, ka tas pārsteidz arī viņu pašu. Džons Spileins ir vidēja auguma, vidēju ķermeņa uzbūvi, un reiz joka pēc noskrēja 40 jūdžu lielu ceļa gabalu. Šķiet, ka viņam jau sen nav nepieciešams kādam kaut ko pierādīt.

Džons Spileins uzauga Ņujorkā un 17 gadu vecumā iestājās Jūras aviācijā. Viņš mācījās par kaujas nirēju, tas nozīmē – iekļūt pozīcijās, nodrošināt krastmalas, atbrīvot citus kaujas nirējus. 21 gada vecumā viņš iestājās Gaisa nacionālajā krasta apsardzē. Kādu gadu, būdams apsardzē, viņš klaiņoja pa visu pasauli, tad atgriezās Rokaveibičā, vasarā strādāja par slicēju glābēju un pēc tam pieteicās PJ skolā. Pēc dažiem gadiem viņš šo skolu pameta, bet turpināja mācības Policijas akadēmijā un kļuva par Ņujorkas policijas nodaļas nirēju. Trīs gadus viņš vilka ārā ķermeņus no nogrimušām automašīnām un šautenes no Īstriveras, līdz nolēma atgriezties skolā, pirms izbeidzas viņa karjēva apliecības termiņš. Viņš sāka specializēties ģeoloģijā – «es gribēju staigāt pa kalnu galotnēm», bet viņš iemilējās un pārcēlās uz Salfolku, lai nostrādātu pilnu darba laiku Gaisa nacionālajā krasta apsardzē. Tas bija 1989. gadā. 32 gadu vecumā viņš bija viens no vispieredzējušākajiem PJ visā valstī.