

A photograph of astronaut Chris Hadfield in a white space suit with a large backpack, performing a skateboard trick in the void of space. Below him, the blue and white horizon of the Earth is visible against a starry background.

CHRIS HADFIELD

«Χιούστον, έχουμε έναν
σούπερσταρ».

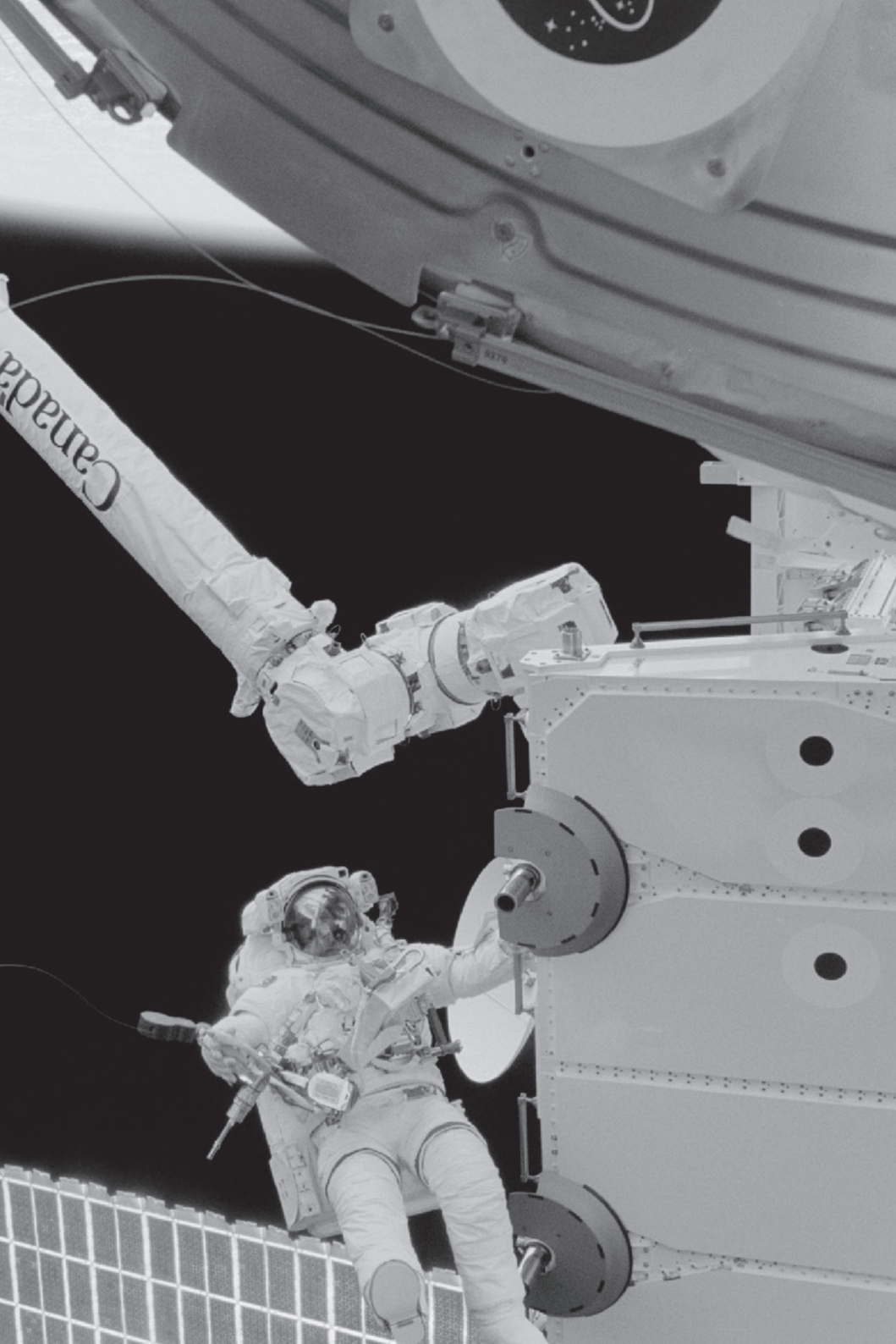
Washington Post

**ΟΔΗΓΟΣ
ΕΝΟΣ
ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗ
ΓΙΑ ΤΗ ΖΩΗ
ΣΤΗ ΓΗ**

ΜΕΤΑΦΡΑΣΗ ΝΙΚΟΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΠΟΥΛΟΣ

 ΕΚΔΟΣΕΙΣ
ΠΑΤΑΚΗ

ΟΔΗΓΟΣ ΕΝΟΣ ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗ
ΓΙΑ ΤΗ ΖΩΗ ΣΤΗ ΓΗ



CHRIS HADFIELD

ΟΔΗΓΟΣ ΕΝΟΣ ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗ
ΓΙΑ ΤΗ ΖΩΗ ΣΤΗ ΓΗ

ΜΕΤΑΦΡΑΣΗ
ΝΙΚΟΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΠΟΥΛΟΣ



Θέση υπογραφής δικαιούχου/ων δικαιωμάτων πνευματικής ιδιοκτησίας
εφόσον η υπογραφή προβλέπεται από τη σύμβαση.

Το παρόν έργο πνευματικής ιδιοκτησίας προστατεύεται κατά τις διατάξεις της ελληνικής νομοθεσίας (Ν. 2121/1993 όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει σήμερα) και τις διεθνείς συμβάσεις περί πνευματικής ιδιοκτησίας. Απαγορεύεται απολύτως άνευ γραπτής αδείας του εκδότη η κατά οποιονδήποτε τρόπο ή μέσο (ηλεκτρονικό, μηχανικό ή άλλο) αντιγραφή, φωτοανατύπωση και εν γένει αναπαραγωγή, εκμίσθωση ή δανεισμός, μετάφραση, διασκευή, αναμετάδοση στο κοινό σε οποιαδήποτε μορφή και η εν γένει εκμετάλλευσή του συνόλου ή μέρους του έργου.

Φωτογραφίες εσωτερικού: σελ. 4, Ο Κρις Χάντφιλντ σε διαστημικό περίπατο κατά την αποστολή STS-100 (NASA)· σελ. 37, κυκλώνας στις ακτές της Αφρικής (NASA/Chris Hadfield)· σελ. 202-203, Ανατολή Σελήνης (NASA/Chris Hadfield)· σελ. 347, προσγείωση του Σογιούζ (NASA/Carla Cioffi)

Εκδόσεις Πατάκη – Λογοτεχνικά δοκίμια

Chris Hadfield, *Οδηγός ενός αστροναύτη για τη ζωή στη Γη*

Τίτλος πρωτοτύπου: *An Astronaut's Guide to Life on Earth*

Μετάφραση: Νίκος Αποστολόπουλος

Υπεύθυνος έκδοσης: Κώστας Γιαννόπουλος

Επιμέλεια-διορθώσεις: Γιάννης Αντωνόπουλος

Σελιδοποίηση: Παναγιώτης Βογιατζάκης

Φιλμ, μοντάζ: Κέντρο Γρήγορης Εκτύπωσης

Copyright© Chris Hadfield, 2013

This edition published by arrangement with Little, Brown and Company,
New York, USA. All rights reserved

Copyright© για την ελληνική γλώσσα Σ. Πατάκης ΑΕΕΔΕ

(Εκδόσεις Πατάκη), 2014

Πρώτη έκδοση στην ελληνική γλώσσα από τις Εκδόσεις Πατάκη, Αθήνα,

Δεκέμβριος 2018

KET 9605 ΚΕΠ 966/18

ISBN 978-960-16-6382-1



ΕΚΔΟΣΕΙΣ
ΠΑΤΑΚΗ

ΠΑΝΑΓΗ ΤΣΑΛΔΑΡΗ (ΠΡΩΗΝ ΠΕΙΡΑΙΩΣ) 38, 104 37 ΑΘΗΝΑ,
ΤΗΛ.: 210.36.50.000, 210.52.05.600, 801.100.2665, ΦΑΞ: 210.36.50.069
ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΔΙΑΘΕΣΗ: ΕΜΜ, ΜΠΕΝΑΚΗ 16, 106 78 ΑΘΗΝΑ, ΤΗΛ.: 210.38.31.078
ΥΠΟΚΑΤΕΣΤΗΜΑ: ΚΟΡΥΤΣΑΣ (ΤΕΡΜΑ ΠΟΝΤΟΥ - ΠΕΡΙΟΧΗ Β' ΚΤΕΟ),
570 09 ΚΑΛΟΧΩΡΙ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ, ΤΗΛ.: 2310.70.63.54, 2310.70.67.15, ΦΑΞ: 2310.70.63.55
Web site: <http://www.patakis.gr> • e-mail: info@patakis.gr, sales@patakis.gr

Στην Έλεν, με αγάπη.
Η εμπιστοσύνη σου, η ενθάρρυνσή σου
και η αστείρευτη βοήθειά σου
πραγματοποίησαν αυτά τα όνειρα.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Εισαγωγή: Μια αδύνατη αποστολή	11
Μέρος Ι – ΠΡΙΝ ΤΗΝ ΕΚΤΟΞΕΥΣΗ	37
1. Το ταξίδι διαρκεί μια ζωή	39
2. Να κρατάς μια στάση	61
3. Η δύναμη της αρνητικής σκέψης	81
4. Να ασχολείσαι με τις λεπτομέρειες	113
5. Ο τελευταίος άνθρωπος στον κόσμο	149
6. Ποιο είναι το επόμενο πράγμα που θα μπορούσε να με σκοτώσει;	177
Μέρος ΙΙ – Η ΕΚΤΟΞΕΥΣΗ	203
7. Η βάση της γαλήνης, Καζακστάν	205
8. Πώς να τιναχθείς στον αέρα (και να αισθάνεσαι καλά την επόμενη μέρα)	231
9. Ο σκοπός είναι να γίνεις ένα «μηδέν»	263
10. Η ζωή εκτός Γης	283
11. Ένας τετράγωνος αστροναύτης μπροστά σε μια στρογγυλή τρύπα	321
Μέρος ΙΙΙ – ΕΠΙΣΤΡΟΦΗ ΣΤΗ ΓΗ	347
12. Ομαλές προσγειώσεις	349
13. Κατεβαίνοντας τη σκάλα	379
Ευχαριστίες	405
Ευρετήριο	407

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

ΜΙΑ ΑΔΥΝΑΤΗ ΑΠΟΣΤΟΛΗ

ΤΑ ΠΑΡΑΘΥΡΑ ΕΝΟΣ ΔΙΑΣΤΗΜΙΚΟΥ ΣΚΑΦΟΥΣ συχνά πλαισιώνουν θαύματα. Κάθε 92 λεπτά βλέπεις και μια νέα ανατολή ηλίου: ένα πολύχρωμο κέικ, στη βάση του πορτοκαλί, από πάνω μια παχιά στρώση μπλε και μετά ένα πλούσιο, σκοτεινό γλάσο διακοσμημένο με άστρα. Τα αφανή σχέδια του πλανήτη μας αποκαλύπτονται σε όλο τους το μεγαλείο: βουνά ξεπροβάλλουν αγενώς μέσα από συγυρισμένες πεδιάδες, δάση απλώνονται σαν πράσινες χαρακιές πασπαλισμένες χιόνι, ποτάμια λαμπυρίζουν στο φως του ήλιου σχηματίζοντας μαιάνδρους που θυμίζουν ασημένιους σκώληκες. Οι ήπειροι ανοίγονται διάπλατες περιβαλλόμενες από νησιά διάσπαρτα σ' όλη τη θάλασσα που θυμίζουν εύθραυστα κομμάτια από ένα θρυμματισμένο κέλυφος.

Αιωρούμενος στον αεροστεγή θάλαμο πριν από τον πρώτο μου διαστημικό περίπατο, γνώριζα ότι σε λίγο θα γινόμουν μάρτυρας μιας ακόμη πιο σπάνιας ομορφιάς.

Θα περιπλανιόμουν ελεύθερος έξω, εντελώς βυθισμένος στο θέαμα του σύμπαντος, ενώ παράλληλα θα κρατιόμουν από ένα διαστημικό σκάφος που διαγράφει τροχιά γύρω από τη Γη με ταχύτητα 28.100 χιλιομέτρων την ώρα – ήταν μια στιγμή που ονειρευόμουν και για την οποία εργαζόμουν το μεγαλύτερο μέρος της ζωής μου. Αιωρούμενος όμως στο χείλος του μεγαλείου, ήρθα επίσης αντιμέτωπος με ένα ελαφρώς ασήμαντο δίλημμα: Ποιος είναι ο καλύτερος τρόπος για να βγω εκεί έξω; Η καταπακτή ήταν μικρή και κυκλική, αλλά με όλα τα εργαλεία μου στριμωγμένα στο στήθος μου και κάτι μεγάλες δεξαμενές οξυγόνου στην πλάτη μου είχα γίνει τετράγωνος. Ένας τετράγωνος αστροναύτης, μια κυκλική οπή.

Η κινηματογραφική στιγμή που είχα οραματιστεί όταν πρωτοέγινα αστροναύτης, εκείνη στην οποία ο ήχος από το σάουντρακ κλιμακωνόταν όσο εγώ βουτούσα αιθέρια μες στο κατάμαυρο μελάνι του άπειρου διαστήματος, δε θα γινόταν πραγματικότητα. Αντιθέτως, θα έπρεπε να βγω με δυσκολία και μεγάλη υπομονή, συγκεντρωμένος λιγότερο στη μαγεία του πράγματος και περισσότερο στις ανιαρές λεπτομέρειες: σε καμία περίπτωση δεν έπρεπε να σχίσω τη διαστημική στολή ούτε και να πνιγώ με το σχοινί μου και να εμφανιστώ στο σύμπαν δεμένος σαν μοσχαράκι.

Με πολλή προσοχή, βγήκα έξω με το κεφάλι πρώτα για να δω τον κόσμο με έναν τρόπο που μόνο ελάχιστοι άνθρωποι τον έχουν δει, κλεισμένος μέσα σε μια γιγαντιαία συσκευή με δικό της σύστημα αεριοπροώθησης έτσι ώστε, εάν τελικά δε λειτουργούσε τίποτα, να μπορούσα να θέσω σε λειτουργία τους δικούς μου ωθητήρες, τους τροφοδοτούμενους από μια δεξαμενή πεπιεσμένου

αζώτου, και να οδηγηθώ στον Σταθμό με ασφάλεια. Θα ήταν το απόγειο της εμπειρίας μια τέτοια απρόσμενη διαδρομή.

Ένας τετράγωνος αστροναύτης, λοιπόν, μπροστά σε μια στρογγυλή οπή. Ουσιαστικά, αυτή είναι η ιστορία της ζωής μου: να προσπαθώ να καταλάβω πώς μπορώ να φτάσω εκεί που θέλω να πάω όταν ακόμη και η έξοδος από την πόρτα μοιάζει αδύνατη. Στα χαρτιά η τροχιά της καριέρας μου μοιάζει προκαθορισμένη: μηχανικός, πιλότος μαχητικού, πιλότος-δοκιμαστής αεροσκαφών, αστροναύτης. Μια τυπική διαδρομή γι' αυτή τη δουλειά, ευθύγραμμη σαν χάρακας. Η πραγματικότητα ήταν διαφορετική. Συνάντησα φουρκέτες και αδιέξοδα σε όλη την πορεία. Δεν ήταν προκαθορισμένο να γίνω αστροναύτης. Έπρεπε να προσπαθήσω για να γίνω αστροναύτης.

* * *

Ξεκίνησα όταν ήμουν εννιά χρονών και η οικογένειά μου περνούσε το καλοκαίρι στο εξοχικό μας στο νησάκι Σταγκ Άιλαντ του Οντάριο. Ο πατέρας μου, πιλότος της πολιτικής αεροπορίας, έλειπε τον περισσότερο καιρό σε ταξίδια, όχι όμως και η μητέρα μου που ήταν παρούσα και διάβαζε στη δροσερή σκιά μιας ψηλής βελανιδιάς, όποτε δεν κυνηγούσε εμένα και τα τέσσερα αδέρφια μου. Ο μεγαλύτερος αδελφός μου, ο Ντίιβ, κι εγώ ήμασταν αεικίνητοι: το πρωί κάναμε θαλάσσιο σκι, ενώ τα απογεύματα, για να αποφεύγουμε τις αγγαρείες, πηγαίναμε για κανό και για κολύμπι στη θάλασσα. Τότε δεν είχαμε τηλεόραση αλλά είχαν οι γείτονές μας. Έτσι, αργά το απόγευμα της 20ής Ιουλίου 1969, διασχίσαμε

το άνοιγμα ανάμεσα στα σπίτια μας και χωθήκαμε στο καθιστικό τους μαζί με όλους σχεδόν τους κατοίκους του νησιού. Ο Ντέιβ κι εγώ κουρνιαξάμε στην πλάτη ενός καναπέ και τεντώσαμε τον λαιμό μας για να βλέπουμε καλύτερα την οθόνη. Είδαμε έναν άντρα να κατεβαίνει αργά και μεθοδικά τα σκαλοπάτια ενός διαστημικού σκάφους και να πατάει προσεκτικά στην επιφάνεια της Σελήνης. Η εικόνα είχε έντονους κόκκους, αλλά ήξερα πολύ καλά τι ακριβώς βλέπαμε: το αδύνατο να γίνεται δυνατό. Στο δωμάτιο όλοι είχαν μείνει κατάπληκτοι. Οι ενήλικες αντάλλασαν χειραφίες, τα παιδιά φώναζαν και τσίριζαν. Αισθανθήκαμε σαν να ήμασταν εκεί πάνω με τον Νιλ Άρμστρονγκ, σαν να αλλάζαμε μαζί του τον κόσμο.

Αργότερα, επιστρέφοντας στο εξοχικό, σήκωσα το κεφάλι μου και κοίταξα το φεγγάρι. Δεν ήταν πλέον ένα μακρινό, παντελώς άγνωστο ουράνιο σώμα αλλά ένας τόπος πάνω στον οποίο άνθρωποι είχαν περπατήσει, μιλήσει, εργαστεί, ακόμη και κοιμηθεί. Εκείνη ακριβώς τη στιγμή κατάλαβα τι ήθελα να κάνω στη ζωή μου. Θα ακολουθούσα τα ίχνη που με τόση τόλμη είχαν χαραχθεί λίγες στιγμές νωρίτερα. Με τον βρυχηθμό των πυραύλων, θα εξερευνούσα το διάστημα, επεκτείνοντας τα όρια της γνώσης και των ανθρώπινων δυνατοτήτων – ήξερα, μου ήταν εντελώς ξεκάθαρο, ότι ήθελα να γίνω αστροναύτης.

Ήξερα επίσης, όπως κάθε παιδί στον Καναδά, ότι κάτι τέτοιο ήταν αδύνατο. Όλοι ξέραμε ότι οι αστροναύτες ήταν Αμερικανοί. Η NASA δεχόταν αιτήσεις μόνο από πολίτες των ΗΠΑ, ο δε Καναδάς δε διέθετε καν διαστημική υπηρεσία. Όμως, μέχρι και την προηγούμενη μέρα, αδύνατος έμοιαζε και ο περίπατος στο φεγγά-

ρι. Κι αυτό δεν είχε εμποδίσει τον Νιλ Άρμστρονγκ. Ίσως λοιπόν θα μπορούσα κι εγώ να πάω κάποια μέρα, κι αν ποτέ ερχόταν αυτή η μέρα, ήθελα να είμαι έτοιμος.

Ήμουν αρκετά μεγάλος για να καταλάβω ότι δε θα ήμουν έτοιμος εάν απλώς έπαιζα με τα αδέρφια μου στα κρεβάτια μας «διαστημική αποστολή», κάτω από το μεγάλο πόστερ του *National Geographic* με τη Σελήνη. Όμως δεν υπήρχε πρόγραμμα για να κάνω αίτηση ούτε κάποιο εγχειρίδιο να διαβάσω, ούτε καν κάποιος να ρωτήσω. Σκέφτηκα ότι είχα μία μόνο επιλογή. Έπρεπε να φανταστώ τι έκαναν οι αστροναύτες όταν ήταν εννιά ετών, και μετά να κάνω αυτό ακριβώς. Και θα μπορούσα να ξεκινήσω αμέσως. Ένας αστροναύτης, άραγε, θα έτρωγε σε αυτή την ηλικία λαχανικά ή μήπως θα διάλεγε πατατάκια; Θα κοιμόταν αργά ή θα σηκωνόταν νωρίς το πρωί για να διαβάσει ένα βιβλίο;

Δεν είπα στους γονείς μου, ούτε και στα αδέρφια μου, ότι ήθελα να γίνω αστροναύτης. Αυτό θα προκαλούσε την ίδια μάλλον αντίδραση που θα εκδήλωναν εάν τους ανακοίνωνα ότι ήθελα να γίνω σταρ του σινεμά. Αλλά από εκείνη τη νύχτα τούτο το όνειρο έγινε ο οδηγός μου στη ζωή. Ήξερα, παρόλο που ήμουν εννιά ετών, ότι οι επιλογές ανοίγονταν μπροστά μου και ότι οι αποφάσεις μου μετρούσαν πραγματικά. Από εδώ και πέρα ό,τι θα έκανα κάθε μέρα θα καθόριζε τι άνθρωπος θα γινόμουν.

Πάντα μου άρεσε το σχολείο, αλλά, όταν ήρθε εκείνο το φθινόπωρο, ρίχτηκα στη μελέτη με μια νέα αίσθηση του σκοπού μου. Εκείνη τη χρονιά και την επόμενη συμμετείχα σε ένα πρόγραμμα ενισχυτικής διδασκαλίας. Εκεί μαθαίναμε να σκεφτόμαστε πιο κριτικά και αναλυτικά, να ρωτάμε και να αμφισβητούμε, όχι απλώς να προσπαθούμε να μάθουμε τις σωστές απαντήσεις. Απο-

μνημονεύσαμε τα ποιήματα του Ρόμπερτ Σέρβις,* απαγγείλαμε το γαλλικό αλφάβητο όσο πιο γρήγορα μπορούσαμε, λύσαμε δύσκολους γρίφους, διακωμωδήσαμε το χρηματιστήριο (εγώ αγόρασα μετοχές μιας εταιρείας σπόρων – μια μη κερδοφόρα, όπως αποδείχθηκε, κίνηση). Ουσιαστικά, μάθαμε πώς να μαθαίνουμε.

Δεν είναι δύσκολο να κάτσεις και να δουλέψεις σκληρά όταν θέλεις κάτι τόσο πολύ όσο εγώ ήθελα να γίνω αστροναύτης, σίγουρα όμως θα βοηθηθείς εάν έχεις μεγαλώσει σε ένα αγρόκτημα με καλαμπόκια. Όταν ήμουν επτά μετακομίσαμε από τη Σάρνια στο Μίλτον, όχι και τόσο μακριά από το αεροδρόμιο του Τορόντο όπου πηγαινοερχόταν ο πατέρας μου, κι εκεί οι γονείς μου αγόρασαν ένα αγρόκτημα. Και οι δυο τους είχαν μεγαλώσει σε αγροκτήματα και θεωρούσαν ότι οι ελεύθερες ώρες ενός πολυάσχολου πιλότου τούς έδιναν μια ωραία ευκαιρία να εργαστούν σκληρά και να συνεχίσουν την οικογενειακή παράδοση. Μεταξύ των γεωργικών εργασιών και του μεγαλώματος πέντε παιδιών δεν είχαν χρόνο για να ασχολούνται αποκλειστικά με κάποιον από μας. Απλώς περίμεναν ότι, εάν πραγματικά θέλαμε κάτι, θα πιέζαμε αναλόγως τον εαυτό μας – αφού πρώτα τελειώναμε τις αγγαρείες μας.

Το ότι ήμασταν υπεύθυνοι για τις συνέπειες των πράξεών μας ήταν απλώς ένα δεδομένο. Μια μέρα, στις αρχές της εφηβείας μου, πήρα το τρακτέρ μας και το οδήγησα, νιώθοντας λίγη παραπάνω αυτοπεποίθηση, δίπλα σε μια σειρά από θάμνους – βασικά έκανα επί-

* Robert William Service (1874 - 1958). Βρετανοκαναδός ποιητής και συγγραφέας, γνωστός και ως ο «Βάρδος του Γιουκόν», της δυτικότερης περιοχής του Καναδά. (Σ.τ.Μ.)

δειξη στον εαυτό μου. Όταν άρχιζα να αισθάνομαι ότι ήμουν ο καλύτερος οδηγός τρακτέρ στην περιοχή, πιάστηκε η ράβδος έλξης, που βρίσκεται στο πίσω μέρος του τρακτέρ, σε έναν απ' τους στύλους ενός φράχτη, με αποτέλεσμα να σπάσει η ράβδος. Είχα εξοργιστεί με τον εαυτό μου και αισθανόμουν παράλληλα ντροπή, αλλά ο πατέρας μου δεν ήταν από εκείνους που λένε «Εντάξει, γιε μου, πήγαινε να παίξεις. Θα τ' αναλάβω εγώ». Ήταν απ' αυτούς που σου λένε σε αυστηρό ύφος ότι το καλύτερο που έχεις να κάνεις είναι να μάθεις πώς συγκολλούν τη ράβδο, και μετά να ξαναβγείς στο χωράφι για να τελειώσεις τη δουλειά σου. Με βοήθησε πάντως στη συγκόλληση και, αφού ξανάβαλα τη ράβδο στη θέση της, συνέχισα τη δουλειά μου. Αργότερα την ίδια μέρα, όταν ξανάσπασα τη ράβδο με τον ίδιο ακριβώς τρόπο, δε χρειάστηκε να μου φωνάξει κανείς. Είχα εξοργιστεί τόσο πολύ με τον εαυτό μου που άρχισα να του φωνάζω εγώ ο ίδιος. Μετά ζήτησα ξανά απ' τον πατέρα μου να με βοηθήσει να συγκολλήσω τη ράβδο και ξαναπήγα στα χωράφια για μια τρίτη φορά, κι αυτή τη φορά ήμουν αρκετά πιο προσεκτικός.

Η εμπειρία μου απ' το αγρόκτημα με βοήθησε να αποκτήσω υπομονή, η οποία ήταν απαραίτητη στην περιοχή μας. Για να παρακολουθήσω το πρόγραμμα ενισχυτικής διδασκαλίας χρειαζόμουν δύο ώρες για να πάω και δύο ώρες για να γυρίσω. Όταν, στο λύκειο, περνούσα συνολικά δύο μόνο ώρες την ημέρα στο λεωφορείο, αισθανόμουν τυχερός. Το θετικό ήταν πως είχα προ πολλού μάθει να χρησιμοποιώ την ώρα της διαδρομής για να διαβάζω και να μελετώ – προσπαθούσα συνεχώς να κάνω ό,τι θα έκανε ένας αστροναύτης, αν και δε μου είχε γίνει εμμονή. Όσο αποφασισμένος κι αν ήμουν να προετοιμα-

στώ για μια ενδεχόμενη πτήση στο διάστημα, άλλο τόσο ήμουν αποφασισμένος να το απολαύσω. Αν η επιλογή μου αυτή με έκανε δυστυχημένο, δε θα μπορούσα να συνεχίσω. Δεν έχω το γονίδιο του μαζοχισμού.

Ευτυχώς, τα ενδιαφέροντά μου ήταν ακριβώς ίδια με εκείνα των αστροναυτών της εποχής του Apollo. Οι περισσότεροι ήταν πιλότοι μαχητικών και πιλότοι-δοκιμαστές αεροσκαφών. Και τα αεροπλάνα ήταν μία από τις αγάπες μου. Όταν έγινα δεκατριών γράφτηκα, όπως είχε κάνει ο Ντέιβ και όπως θα έκαναν αργότερα ο μικρότερος αδελφός μου και οι αδελφές μου, στους Δόκιμους της Αεροπορίας (Air Cadets), που είναι κάτι μεταξύ Προσκόπων και Πολεμικής Αεροπορίας: εκτός από στρατιωτική πειθαρχία και ηγετικές ικανότητες, μαθαίνεις και να πετάς. Στα δεκαπέντε μου απέκτησα άδεια ανεμοπτέρου, και στα δεκαέξι άρχισα να μαθαίνω να πετάω αεροσκάφη με κινητήρα. Τρελαινόμουν με την αίσθηση, την ταχύτητα, την πρόκληση των επιδέξιων ελιγμών. Ήθελα να γίνω καλύτερος πιλότος όχι μόνο γιατί ήταν κάτι που συμβάδιζε με το σενάριο του αστροναύτη, αλλά και γιατί μου άρεσε να πετάω.

Φυσικά, είχα κι άλλα ενδιαφέροντα: διάβαζα επιστημονική φαντασία, έπαιζα κιθάρα, έκανα θαλάσσιο σκι. Έκανα επίσης καλές καταβάσεις με τα σκι, κι αυτό που μου άρεσε όταν έτρεχα ήταν το ίδιο με αυτό που μου άρεσε και όταν πετούσα: μάθαινα να διαχειρίζομαι αποτελεσματικά την ταχύτητα και τη δύναμη, έτσι ώστε να «πετάω», να συγκεντρώνομαι στην επόμενη στροφή ή άλμα, διατηρώντας πάντοτε τον έλεγχο ώστε να μην πέφτω. Στα τέλη της εφηβείας μου είχα γίνει πια δάσκαλος, αλλά μολονότι μπορούσα να βγάζω χρήματα και να διασκεδάζω κάθοντάς σκι όλη μέρα, ήξερα ότι, εάν περνούσα λίγα χρόνια

περιφερόμενος στα βουνά, δε θα είχα κερδίσει τίποτε στην προσπάθειά μου να γίνω αστροναύτης.

Μέσα σε όλα αυτά, ποτέ δεν αισθάνθηκα ότι θα ήμουν ένας αποτυχημένος στη ζωή εάν δεν κατάφερα να πάω στο διάστημα. Εφόσον η πιθανότητα να γίνεις αστροναύτης ήταν μηδενική, ήξερα ότι θα ήταν μάλλον ανόητο να συνδέσω την αίσθηση της προσωπικής μου αξίας με αυτό το ενδεχόμενο. Έλεγα ουσιαστικά στον εαυτό μου: «Πιθανότατα δε θα συμβεί, αλλά εγώ θα πρέπει να εργαστώ προς τη σωστή κατεύθυνση, για κάθε ενδεχόμενο – και θα πρέπει να είμαι βέβαιος ότι είναι αυτό που με ενδιαφέρει, έτσι ώστε ό,τι κι αν συμβεί να είμαι τελικά ευτυχής».

Τότε, πολύ περισσότερο απ' ό,τι σήμερα, ο δρόμος προς τη NASA περνούσε από τον στρατό, γι' αυτό μετά το λύκειο αποφάσισα να κάνω αίτηση στη στρατιωτική ακαδημία. Αν μη τι άλλο, θα έκανα μια καλή εκπαίδευση και θα είχα την ευκαιρία να υπηρετήσω την πατρίδα μου (κι επιπλέον, θα πληρωνόμουν όσο σπούδαζα). Στο κολέγιο ακολούθησα την κατεύθυνση του μηχανολόγου μηχανικού, σκεπτόμενος ότι, αν δεν τα κατάφερα ως πιλότος, θα γινόμουν μηχανικός – εξάλλου, πάντοτε μου άρεσε να μαθαίνω πώς δουλεύουν τα πράγματα. Και μερικές φορές, όταν μελετούσα και βυθιζόμουν στους αριθμούς, το βλέμμα μου παρασυρόταν προς την εικόνα του Διαστημικού Λεωφορείου που είχα κρεμασμένη πάνω απ' το γραφείο μου.

* * *

Τα Χριστούγεννα του 1981, έξι μήνες πριν την αποφοίτηση, έκανα κάτι που μάλλον επηρέασε την πορεία της

ζωής μου περισσότερο απ' οτιδήποτε άλλο είχα κάνει. Παντρεύτηκα. Η Έλεν είχε ήδη τελειώσει το πανεπιστήμιο και ήταν ανερχόμενο αστέρι στην ασφαλιστική εταιρεία όπου εργαζόταν – ήταν μάλιστα τόσο επιτυχημένη που καταφέραμε να αγοράσουμε σπίτι στο Κίτσεενερ του Οντάριο, πριν καν παντρευτούμε. Κατά τη διάρκεια των δύο πρώτων χρόνων της έγγαμης ζωής μας, μείναμε χωριστά για περίπου δεκαοκτώ μήνες. Εγώ πήγα στο Μους Τζόου του Σασκατσεγουάν, για να αρχίσω τη βασική εκπαίδευση στα αεριωθούμενα στην Καναδική Πολεμική Αεροπορία· η Έλεν γέννησε το πρώτο μας παιδί, τον Κάιλι, κι άρχισε να τον μεγαλώνει μόνη της στο Κίτσεενερ, αφού, λόγω της ύφεσης, ήταν αδύνατον να πουλήσουμε το σπίτι. Φτάσαμε στο χείλος της χρεοκοπίας. Η Έλεν τελικά άφησε τη δουλειά της και μαζί με τον Κάιλι ήρθαν στο Μους Τζόου για να εγκατασταθούν στα οικήματα της βάσης – και τότε πήρα μετάθεση στο Κολντ Λέικ της Αλμπέρτα, για να εκπαιδευτώ στα μαχητικά, αρχικά στα CF-5 κι ύστερα στα CF-18. Ήταν, με άλλα λόγια, από εκείνα τα εναρκτήρια κεφάλαια σε έναν γάμο που τον ριζώνουν βαθύτερα ή τον καταστρέφουν, και το άγχος μας δε μειώθηκε όταν, το 1983, η κυβέρνηση του Καναδά στρατολόγησε και επέλεξε τους πρώτους έξι αστροναύτες της. Το όνειρό μου, επιτέλους, φαινόταν να αγγίζει τα όρια του εφικτού. Από εκείνη τη στιγμή και μετά, είχα ακόμη μεγαλύτερο κίνητρο να επικεντρωθώ στην καριέρα μου: ένας απ' τους λόγους πίσω απ' τη μακροήμερευση του γάμου μας είναι ότι η Έλεν υποστηρίζει με ενθουσιασμό την ιδέα ότι πρέπει κανείς να ακολουθήσει τον στόχο του μέχρι τέλους.

Πολλοί απ' όσους μας γνώρισαν λένε ότι είναι μάλλον δύσκολο να είσαι παντρεμένος με ένα επιτυχημένο άτο-

μο με μεγάλο κίνητρο και πολλές ικανότητες, που θεωρεί σπορ την αλλαγή σπιτιών, και πρέπει να ομολογήσω πως όντως έτσι είναι – το να είμαι παντρεμένος με την Έλεν ήταν για μένα αρκετές φορές δύσκολο. Οι ικανότητές της είναι εξαιρετικές. Ρίξ' τη με αλεξίπτωτο σε οποιαδήποτε πόλη στον κόσμο και μέσα σε 24 ώρες θα έχει βρει διαμέρισμα, θα το έχει επιπλώσει με πράγματα απ' το ΙΚΕΑ, που όλο χαρά θα έχει συναρμολογήσει μόνη της, και θα έχει βρει εισιτήρια για την επόμενη σολντ άουτ συναυλία. Μεγάλωσε τα τρία παιδιά μας, λειτουργώντας πολλές φορές σαν μοναδικός γονιός λόγω των μεγάλων απουσιών μου, εργαζόμενη παράλληλα σε διάφορες απαιτητικές δουλειές – έχει οργανώσει το σύστημα SAP μιας μεγάλης εταιρείας, αλλά έχει εργαστεί και ως επαγγελματίας σεφ. Είναι υπερδραστήρια, αυτό ακριβώς το άτομο το οποίο θέλεις να οδηγήει όταν κυνηγάς έναν μεγάλο στόχο και παράλληλα προσπαθείς να έχεις και τη ζωή σου. Για να πετύχεις και στα δύο ίσως να μη χρειάζονται πάρα πολλοί, σίγουρα όμως απαιτείται ομαδικό πνεύμα.

Αυτό ήταν κάτι που κατάλαβα πολύ καλά όταν τελείωνα την εκπαίδευσή μου ως πιλότος μαχητικού και πληροφορήθηκα ότι θα μετατεθώ στη Γερμανία. Η Έλεν ήταν έγκυος στο δεύτερο παιδί μας και η προοπτική της μετακόμισης στην Ευρώπη μάς ενθουσίαζε. Στο μυαλό μας κάναμε ήδη διακοπές στο Παρίσι παρέα με τα υπέροχα, τρίγλωσσα παιδιά μας. Και τότε μάθαμε ότι τα σχέδια είχαν αλλάξει. Θα πηγαίναμε στο Μπάγκοτβιλ του Κεμπέκ, όπου θα πετούσα αεροσκάφη CF-18 για την Αεροδιαστημική Αμυντική Διοίκηση Βορείου Αμερικής (NORAD), αναχαιτίζοντας τα σοβιετικά αεροσκάφη που εισέβαλαν στον καναδικό εναέριο χώρο. Ήταν μια

καλή ευκαιρία να ενταχθώ σε μια ολοκαίνουρια μοίρα, και το Μπάγκοτβιλ φαινόταν να υπόσχεται πολλά, αλλά τον χειμώνα έχει απίστευτο κρύο και σίγουρα δεν είναι Ευρώπη ό,τι εποχή κι αν είναι. Τα επόμενα τρία χρόνια κύλησαν δύσκολα για την οικογένειά μας. Οικονομικά είχαμε δυσκολίες, εγώ πετούσα μαχητικά (μια άκρως στρεσογόνα εργασία) και η Έλεν ήταν κλεισμένη σπίτι με δύο φασαριόζικα μικρά αγοράκια –ο Έβαν γεννήθηκε λίγες μέρες πριν μετακομίσουμε στο Μπάγκοτβιλ– χωρίς καμία πραγματική προοπτική καριέρας. Και όταν ο Έβαν έγινε επτά μηνών, ανακάλυψε ότι ήταν πάλι έγκυος. Φάνηκε και στους δυο μας λιγότερο σαν ένα ευτυχές ατύχημα και περισσότερο σαν τη σταγόνα που ξεχείλισε το ποτήρι. Φαντάστηκα τη ζωή μας στα σαράντα πέντε μας και θεώρησα ότι θα ήταν πραγματικά δύσκολο να συνεχίσω να πετάω μαχητικά. Οι διοικητές της μοίρας εργάζονταν πολύ σκληρά και τα χρήματα που έπαιρναν δεν ήταν πολύ παραπάνω απ' όσα ήδη έπαιρνα εγώ· ο φόρτος εργασίας ήταν τεράστιος, η αναγνώριση ελάχιστη και στον οριζόντα δε φαινόταν καμία άνεση, καμιά ευκολία. Κι εκτός όλων των άλλων, το να είσαι πιλότος είναι από μόνο του επικίνδυνο. Χάναμε έναν τουλάχιστον καλό φίλο κάθε χρόνο.

Έτσι, όταν πληροφορήθηκα ότι η αεροπορική εταιρεία Air Canada έκανε προσλήψεις, έκρινα ότι είχε έρθει η ώρα να φερθώ ρεαλιστικά. Η εργασία σε μια αεροπορική εταιρεία θα έκανε τη ζωή μας ευκολότερη, και σίγουρα γνώριζα καλά τους ρυθμούς μιας τέτοιας ζωής. Έκανα μάλιστα το πρώτο βήμα για να ενταχθώ στην πολιτική αεροπορία, και τότε παρενέβη η Έλεν: «Δε χρειάζεται να γίνεις πιλότος σε αεροπορική γραμμή. Δε θα είσαι ευτυχισμένος, άρα δε θα είμαι κι εγώ ευτυχισμένη. Μην

εγκαταλείπεις την προσπάθεια να γίνεις αστροναύτης – δεν μπορώ να σ’ αφήσω να το κάνεις αυτό στον εαυτό σου, να το κάνεις σ’ εμάς. Ας περιμένουμε λίγο ακόμη, και θα δούμε πώς θα εξελιχθούν τα πράγματα».

Έτσι παρέμεινα στη μοίρα και τελικά πήρα μια μικρή γεύση του πώς είναι να είσαι πιλότος-δοκιμαστής αεροσκαφών: όταν ένα αεροπλάνο ερχόταν από συντήρηση, εγώ έκανα την πρώτη δοκιμαστική του πτήση. Και κόλλησα. Οι πιλότοι μαχητικών ζουν για να πετούν, αλλά, ενώ κι εμένα μου αρέσει να πετάω, ζούσα για να κατανοήσω καλύτερα τα αεροπλάνα: γιατί λειτουργούν έτσι, πώς μπορείς να αυξήσεις την απόδοσή τους, και άλλα παρόμοια. Οι συνάδελφοί μου σάστισαν πραγματικά όταν τους είπα ότι θέλω να πάω στη σχολή πιλότων-δοκιμαστών αεροσκαφών. Γιατί κανείς να θέλει να εγκαταλείψει τη δόξα που περιβάλλει τους πιλότους των μαχητικών για να γίνει, ουσιαστικά, ένας μηχανικός; Γιατί οι μηχανολογικές πτυχές της δουλειάς ήταν αυτό ακριβώς που μου άρεσε και με ενδιέφερε, όπως και η ευκαιρία που μου δινόταν να βελτιώσω την ασφάλεια των αεροσκαφών υψηλής απόδοσης.

Ο Καναδάς δε διαθέτει τη δική του σχολή πιλότων-δοκιμαστών αεροσκαφών, αλλά σχεδόν κάθε χρόνο στέλνει δύο πιλότους για να σπουδάσουν στη Γαλλία, στο Ηνωμένο Βασίλειο ή στις ΗΠΑ. Το 1987 ο κλήρος έπεσε σ’ εμένα: επιλέχθηκα να πάω στη γαλλική σχολή, κάπου στη Μεσόγειο. Νοικιάσαμε το τέλειο σπίτι, το οποίο μάλιστα ήταν πλήρως επιπλωμένο, καθώς και αυτοκίνητο. Μαζέψαμε τα πράγματά μας, δώσαμε αποχαιρετιστήρια πάρτι. Και δύο εβδομάδες πριν επιβιβαστούμε με τα τρία παιδιά μας στο αεροπλάνο – η Κριστίν ήταν εννέα μηνών– η καναδική και η γαλλική κυβέρνηση ενε-

πλάκησαν σε μια υψηλού επιπέδου αντιπαράθεση. Η Γαλλία παραχώρησε τη θέση μου σε έναν πιλότο από άλλη χώρα. Αν πω ότι, προσωπικά, ήταν μια μεγάλη απογοήτευση και, επαγγελματικά, σημαντικό πισωγύρισμα, δε θα έλεγα όλη την αλήθεια. Στην πραγματικότητα, είχαμε χάσει τα λογικά μας. Είχαμε φτάσει σε αδιέξοδο.

* * *

Όπως έχω επανειλημμένως διαπιστώσει, τα πράγματα δεν είναι ποτέ τόσο άσχημα (ή τόσο καλά) όσο φαίνονται στην αρχή. Εκ των υστέρων, η αποκαρδιωτική καταστροφή μπορεί να αποδειχθεί ευτυχής στροφή της τύχης, και αυτό ακριβώς συνέβη όταν εκείνη την άνοιξη έχασα τη θέση στη Γαλλία. Λίγους μήνες αργότερα επιλέχθηκα να πάω στη Σχολή Πιλότων-Δοκιμαστών Αεροσκαφών της Πολεμικής Αεροπορίας των ΗΠΑ (TPS) στην Αεροπορική Βάση Έντουαρντς, και η θητεία μου εκεί άλλαξε τα πάντα. Η αρχή ήταν ιδανική: τον Δεκέμβριο, όταν ο χειμώνας άρχιζε να βαραίνει το Μπάγκοτβιλ, εμείς φύγαμε για την ηλιόλουστη νότια Καλιφόρνια. Δυστυχώς, δεν μπορούσαμε να μετακομίσουμε στο σπίτι της βάσης προτού φτάσει το φορτηγό με τα έπιπλά μας. Ευτυχώς, χρειάστηκε αρκετές εβδομάδες, και στο μεσοδιάστημα περάσαμε τα Χριστούγεννα σε ένα ξενοδοχείο στην Ντίσνεϊλαντ.

Η επόμενη χρονιά, το 1988, ήταν μία από τις καλύτερες και πιο γεμάτες χρονιές της ζωής μου. Η σχολή πιλότων-δοκιμαστών αεροσκαφών ήταν σαν να παίρνεις διδακτορικό στις πτήσεις: σε έναν μόνο χρόνο πετάξαμε 32 διαφορετικούς τύπους αεροπλάνων και εξεταζόμασταν καθημερινά. Ήταν απίστευτα δύσκολο – και απί-

στευτα διασκεδαστικό: όλοι οι συμμαθητές μου έμεναν στον ίδιο δρόμο μ' εμάς, και όλοι ήμασταν πάνω κάτω τριαντάρηδες, γι' αυτό και μας άρεσε να περνάμε καλά. Το πρόγραμμα εκπαίδευσης μου ταίριαζε καλύτερα απ' όσα είχα κάνει μέχρι τότε, γιατί επικεντρωνόταν στην ανάλυση των πτήσεων, στα μαθηματικά, στην επιστήμη – και τη συναδελφικότητα. Ήταν, πραγματικά, η πρώτη φορά που γινόμουν μέλος μιας ομάδας ανθρώπων που μου έμοιαζαν πολύ. Οι περισσότεροι από εμάς θέλαμε να γίνουμε αστροναύτες, και δε χρειαζόταν να το κρατάμε ακόμη μυστικό. Η TPS είναι ο προθάλαμος που οδηγεί απευθείας στη NASA: δύο από τους συμμαθητές μου, οι καλοί μου φίλοι Σούζαν Χελμς και Ρικ Χάτζμπαντ, τα κατάφεραν και έγιναν αστροναύτες.

Ωστόσο, δεν ήταν καθόλου ξεκάθαρο το εάν η σχολή πιλότων-δοκιμαστών θα οδηγούσε στην Καναδική Υπηρεσία Διαστήματος (CSA). Κανείς δεν μπορούσε να γνωρίζει τότε, και εάν, η CSA θα επέλεγε κι άλλους αστροναύτες. Ένα μόνο πράγμα ήταν σίγουρο: οι πρώτοι Καναδοί αστροναύτες ήταν όλοι τους ειδήμονες του ωφέλιμου φορτίου – επιστήμονες, όχι πιλότοι. Μέχρι εκείνη τη στιγμή, πάντως, είχα ήδη αποφασίσει ότι θα ακολουθήσω την αμερικανική διαδρομή που τυπικά ακολουθεί ένας αστροναύτης. Ίσως να κατέληγα με τα λάθος προσόντα για τη μόνη διαστημική υπηρεσία για την οποία είχα το σωστό διαβατήριο, αλλά πλέον ήταν πολύ αργά για να αλλάξω τρόπους. Το θετικό, ωστόσο, ήταν πως, ακόμη κι αν δε γινόμουν ποτέ αστροναύτης, έκανα στη ζωή μου κάτι που άξιζε, ακόμη κι αν θα πέραγα το υπόλοιπό της ως πιλότος-δοκιμαστής.

Η ομάδα μας περιηγήθηκε στο Διαστημικό Κέντρο Τζόνσον στο Χιούστον, ενώ επισκέφτηκε κι άλλα κέντρα

δοκιμαστικών πτήσεων, όπως εκείνο στο Κολντ Λέικ της Αλμπέρτα και τον Ναυτικό Αεροσταθμό Πάτιουξεντ Ρίβερ στο Μέρυλαντ, όπου και συνάντησα έναν Καναδό πιλότο-δοκιμαστή ο οποίος βρισκόταν εκεί στα πλαίσια ενός τακτικού προγράμματος ανταλλαγών. Αυτός ο τύπος ανέφερε συνεχώς ότι η περιοδεία του θα τελείωνε σύντομα και ότι θα επέστρεφε στο Κολντ Λέικ, γι' αυτό και υπέθετε ότι κάποιος θα τον αντικαθιστούσε αλλά δεν ήξερε ακόμη ποιος. Όταν αργότερα το είπα στην Έλεν, μου έριξε ένα βλέμμα σαν να έλεγε: «Σκέφτεσαι ό,τι σκέφτομαι;».

Ναι, το σκεφτόμουν. Το Παξ είναι ένα από τα λίγα μεγάλα κέντρα δοκιμών στον κόσμο. Διαθέτει όλους τους δυνατούς πόρους για την πραγματοποίηση εργασιών αιχμής όπως είναι η δοκιμασία νέων κινητήρων και ο σχεδιασμός νέων στρατιωτικών αεροσκαφών, όχι μόνο για τις ΗΠΑ αλλά και για πολλές άλλες χώρες, όπως η Αυστραλία και το Κουβέιτ. Όπως είναι φυσικό, και δοθέντος του σχετικού μεγέθους του καναδικού στρατού, το Κολντ Λέικ δοκιμάζει πολύ λιγότερα αεροπλάνα και εστιάζει στις τροποποιήσεις, όχι στην επέκταση των βασικών χαρακτηριστικών των αεροσκαφών. Όταν εκπαιδευόμουν εκεί ως πιλότος μαχητικών, η διαμονή μας ήταν ευχάριστη, αλλά θα περνούσαμε εκεί και πολλά χρόνια μετά το πέρας της σχολής πιλότων-δοκιμαστών – γιατί να μην προσπαθήσουμε να περάσουμε μια περίοδο στο Παξ πρώτα; Υπήρχε δε και κάτι άλλο: είχαμε πια συνηθίσει στους ζεστούς χειμώνες. Τηλεφώνησα λοιπόν στον αρμόδιο για την καριέρα μου (ένας στρατιωτικός αξιωματούχος του οποίου δουλειά είναι να διαπιστώνει πού υπάρχουν κενές θέσεις και ποιος μπορεί να τις καλύψει) και του είπα: «Κοίτα, η Πολεμική

Αεροπορία θα κέρδιζε 50.000 δολάρια εάν, αντί να μετακινήσει εμάς πίσω στο Κολντ Λέικ και φέρει κάποια άλλη οικογένεια στο Παξ Ρίβερ, μας μετακινούσες εσύ κατευθείαν στο Μέρυλαντ». Δε δεχόταν καμία αντίρρηση: «Σε καμία περίπτωση. Έρχεσαι πίσω». Άξιζε πάντως τον κόπο. Η αλήθεια βέβαια ήταν πως η καναδική κυβέρνηση είχε δαπανήσει ένα περίπου εκατομμύριο δολάρια για να με στείλει στη σχολή πιλότων-δοκιμαστών αεροσκαφών. Είχαν λοιπόν κάθε δικαίωμα να μου πουν πού να πάω.

Αρχίσαμε να προετοιμαζόμαστε για τη νέα μετακίνηση. Αλλά, έναν μήνα αργότερα, δέχθηκα ένα τηλεφώνημα απ' τον ίδιο αξιωματούχο: «Έχω μια σπουδαία ιδέα. Τι λες, να σε στείλω απευθείας στο Παξ Ρίβερ;». Μάλλον δε μου έκανε κακό το ότι ήμουν ο απόφοιτος με τη μεγαλύτερη βαθμολογία εκείνη τη χρονιά στην TPS και επικεφαλής της ομάδας της οποίας η ερευνητική εργασία πήρε το πρώτο βραβείο. Ήταν πολύ σημαντικό για μένα, προσωπικά, και παράλληλα αισθάνθηκα εθνικά υπερήφανος – ο καλύτερος απόφοιτος πιλότος-δοκιμαστής της Πολεμικής Αεροπορίας των ΗΠΑ ήταν Καναδός! Μου πήραν ακόμη και συνέντευξη από μια εφημερίδα του Κολντ Λέικ. Επειδή κανείς στην εφημερίδα δεν μπορούσε να σκεφτεί τίτλο για το άρθρο, τηλεφώνησαν στο κέντρο δοκιμών, και αυτός που σήκωσε το τηλέφωνο τους είπε: «Πείτε το απλά “Καναδός ο Καλύτερος Πιλότος-Δοκιμαστής Αεροσκαφών”, ή κάτι τέτοιο». Έλαβα ένα αντίτυπο του άρθρου από έναν φίλο μου – ήταν ένα ωραίο αναμνηστικό αλλά και έλεγχος της πραγματικότητας για το εγώ μου. Ποιος ήταν τελικά ο τίτλος; «Καναδός ο Καλύτερος Πιλότος-Δοκιμαστής Αεροσκαφών, ή Κάτι Τέτοιο».

Η Έλεν κι εγώ αποφασίσαμε να αξιοποιήσουμε τη μετάβασή μας στο Παξ Ρίβερ για να κάνουμε οικογενειακές διακοπές, έτσι τον Δεκέμβριο του 1988 γεμίσαμε το ανοιχτού μπλε χρώματος στείσον βγάγκον μας με ψεύτικα ξύλινα πλευρικά πάνελ, ένα αποκρουστικό στην όψη όχημα που ονομάζαμε Λιμουζίνα, και κατευθυνθήκαμε από την Καλιφόρνια στο Μέρυλαντ. Ήμασταν ένα νεαρό ζευγάρι με τρία μικρά παιδιά, που βλέπαμε τις νότιες πολιτείες για πρώτη φορά: πήγαμε στο SeaWorld, εξερευνήσαμε σπηλιές, περάσαμε την 25η Δεκεμβρίου στο Μπέιτον Ρουζ – ήταν μια μεγάλη περιπέτεια.

Το ίδιο ήταν και η παραμονή μας στο Παξ. Αντί να μείνουμε στη βάση, νοικιάσαμε μια εξοχική κατοικία, κάτι που άρεσε σε όλους. Μετά από λίγο καιρό η Έλεν έπιασε δουλειά ως κτηματομεσίτρια με ένα κάπως ευέλικοτο ωράριο. Ο Κάιλι, ο Έβαν και η Κριστίν άρχισαν όλοι τους σχολείο. Και εγώ δοκίμαζα F-18, βγάζοντάς τα σκοπίμως εκτός ελέγχου όταν ίπταντο ψηλά, για να διαπιστώνω στη συνέχεια πώς έπρεπε να επανέλθουν στη φυσιολογική λειτουργία τους. Στην αρχή ήμουν πολύ διστακτικός, γιατί είχα μάθει να κοντρολάρω τα αεροπλάνα, όχι να τα διαλύω, αλλά όσο μεγάλωνε η αυτοπεποίθησή μου τόσο περισσότερες ήταν οι διαφορετικές τεχνικές που δοκίμαζα. Και, τελικά, κόλλησα: πόσο μακριά εκτός ελέγχου μπορούσα να εξωθήσω το αεροσκάφος; Σε εκείνο το πρόγραμμα αναπτύξαμε κάποιες πολύ καλές τεχνικές ανάκτησης, οι περισσότερες απρόσμενες και ενάντια στη διαίσθηση, οι οποίες τελικά θα έσωζαν αεροπλάνα αλλά και τη ζωή πιλότων.

Παράλληλα, συνέχισα να σκέφτομαι τι άλλα προσόντα θα χρειαζόμουν εάν η CSA άρχιζε ποτέ να προσλαμβάνει πάλι. Ο μεγάλος βαθμός έμοιαζε προαπαιτούμενο,

γι' αυτό κι εργαζόμουν τα απογεύματα και τα Σαββατοκύριακα για να ολοκληρώσω ένα μεταπτυχιακό πρόγραμμα του Πανεπιστημίου του Τεννεσί στα αεροπορικά συστήματα, ενός πανεπιστημίου που διαθέτετε ένα φοβερό πρόγραμμα εξ αποστάσεως εκπαίδευσης. Έπρεπε μόνο να εμφανιστώ για να υποστηρίξω τη διπλωματική μου εργασία. Το σημαντικότερο, όμως, κατόρθωμά μου στο Παξ Ρίβερ ήταν ότι πιλοτάρισα στην πρώτη δοκιμαστική πτήση με κινητήρα πρόωσης υδρογόνου εξωτερικής καύσης, ο οποίος έκανε το αεροπλάνο να πετάει με ταχύτητα μεγαλύτερη από την ταχύτητα του ήχου. Το άρθρο που η μηχανικός της δοκιμαστικής πτήσης Σάρον Χάουκ κι εγώ γράψαμε για την έρευνά μας κέρδισε το πρώτο βραβείο της Εταιρείας Πειραματιζόμενων Πιλότων-Δοκιμαστών. Για εμάς, ήταν σαν να είχαμε κερδίσει το Όσκαρ, γιατί, μεταξύ άλλων, η τελετή έλαβε χώρα στο Μπέβερλυ Χιλς και στο κοινό βρίσκονταν θρυλικοί πιλότοι όπως ο Σκοτ Κρόσφιλντ, ο πρώτος άνθρωπος στον κόσμο που πέταξε με ταχύτητα Μαχ 2 – δηλαδή, δύο φορές πιο γρήγορα από την ταχύτητα του ήχου.

Το κερασάκι στην τούρτα ήταν το γεγονός ότι ανακηρύχθηκα ως ο Πιλότος-Δοκιμαστής του Αμερικανικού Πολεμικού Ναυτικού για το 1991. Η περιοδεία μου έφτανε στο τέλος της και είχα πετύχει το αμερικανικό όνειρο – της υπηκοότητας εξαιρουμένης. Το σχέδιό μου ήταν να χαλαρώσω για λίγο και να απολαύσω τον τελευταίο χρόνο μας στο Μέρυλαντ, να περάσω περισσότερο χρόνο με τα παιδιά και να παίξω λίγο περισσότερο κιθάρα. Και τότε η Καναδική Υπηρεσία Διαστήματος δημοσίευσε μια ανακοίνωση στην εφημερίδα.

Ζητούνται Αστροναύτες.