## Слова

# Ричард Бах

Мы находились в пятидесяти милях к северо-западу от Чейинн на высоте двенадцати тысяч пятисот футов. Двигатель продолжал спокойно работать, направляя Стрелу вперед. После взлета прошло три часа, и я надеялся, что ничего не изменится в течение предстоящих тридцати часов перелета через страну. Показания приборов на пульте управления были спокойными и удовлетворительными, все говорило о том, что дела идут нормально. Видимость не ограничена. Я еще не заполнил план полета.

Я пребывал там наверху, продолжая полет и думая о семантике, совершенно при этом не предчувствуя, что мне предстоит через четыре с половиной минуты. Разглядывая горы и необъятную пустыню вокруг, и высоту, и давление масла, и амперметр, и первые за день редко разбросанные облака, я задумался о словах авиации и об их значениях для остального мира.

Вот, например, план полета. Для думающих людей он явно означает план расчета полета. План полета — это определенный порядок, дисциплина, обязательство перемещаться по небу с целью. Полет без этого плана для любого рационального человека — это полет, лишенный порядка, дисциплины, ответственности и цели. Температура масла — семьдесят пять градусов по Цельсию... Чувствуешь себя неплохо, когда на Стреле установлен охладитель масла.

Но для Федерального Управления Авиации, по-моему, план полета — это план совсем не для полета. А просто форма ФУА 7233—1. План полета — всего лишь листок бумаги величиной пять на восемь дюймов, который заполняется для оперативности при поиске и спасении на случай задержки прибытия самолета в пункт назначения. Для осведомленных план полета — это листок бумаги. Неосведомленные верят, что план полета — это план расчета полета.

Проверив, что двигаюсь на запад от Чейинн, я вспоминал сообщение в колонке новостей: «Сегодня реактивный грузовой самолет переехал легкий тренировочный аэроплан Цессна, припаркованный и привязанный в аэропорту. На Цессну, раздавленную в лепешку, не был заполнен план полета...»

Незаполненный план полета, на газетном языке значит: «Виновен. Причина аварии. Получил по заслугам».

Почему Федеральное Управление Авиации не ознакомило газетчиков со значением термина план полета? Не потому ли, что Управление хочет, чтобы они верили, что каждый, кто не запросил службу розыска и спасения по форме 7233—1, является виновником и причиной аварии? Поразительно, как удобно в момент происшествия напомнить журналистам, что легкий аэроплан не был в плане полетов, или еще лучше, когда они спросят: «У маленького самолета был план полета?», ответить неохотно, с болью: «Ну, господа, нет. Нам очень неприятно говорить об этом, но на маленький самолет план полета заполнен не был».

Уже не оставалось и двух минут до наступления события, относительно которого у меня не было ни малейшего предчувствия. Курс 289 градусов. Высота 12 460 футов. Но я продолжал размышление о словах. Их так много, так много ярлыков и терминов, тщательно подобранных официальными лицами, что подозрительные пилоты могли бы посчитать их за хитро расставленные ловушки для граждан, научившихся летать частным образом.

Диспетчерская вышка, оператор воздушного движения. Откуда появились эти названия. Они ничего не контролируют, ничем не управляют. Люди, сидящие в этой вышке, беседуют с пилотами, сообщают им летные условия. Каждую мельчайшую операцию по контролю и управлению выполняют летчики. Так что, семантическая деталь нисколько не важна?

Сколько раз вам приходилось слышать от нелетающих: «На вашем аэродроме нет диспетчерской вышки? Разве это не опасно»? Вообразите себе их чувства, когда в официальной терминологии они найдут для аэродрома без контрольной вышки термин неуправляемый аэропорт! Попытайтесь это объяснить корреспондентам газет.

Слова сами по себе говорят, что несчастного случая можно ждать каждую минуту, вибрирующие самолеты будут падать с неба на школы и детские сады. А вот описание миллионов и миллионов взлетов, такой взлет совершается каждый день и каждую минуту. «Легкий самолет поднялся с неуправляемого аэропорта, без радиосвязи, без плана полета».

Авиатрасса звучит подобно автомобильной трассе, как будто это ровное место на земле, где быстро и компактно мчатся автомобили. На самом же деле авиатрасса — это некий коридор воздушного пространства, в котором самолеты должны лететь по-возможности ближе друг к другу, иначе это было бы небо без границ.

Эшелон. Очень технический авторизованный термин, описывающий систему, которая в самом лучшем случае гарантирует, что каждое столкновение на средней высоте произойдет под углом менее чем 179 градусов.

Обзор других самолетов. Это тоже совсем просто. В любом обществе отказавшем в доверии человеку, в любой цивилизации, требующей гарантированной защиты от падающих с неба консервных банок вместо индивидуальной заботы, система обзора смущает отсутствием благородства. Почему? Так проще, вот и все.

Мое время закончилось, я летел точно на высоте 12 470 футов, на тридцать футов ниже предписанного эшелона для полетов в западном направлении. Я находился на трассе Виктор 138, на пути от Чейинн к Мэдисон Боу, над штатом Вайоминг.

Другой самолет тоже был на трассе Виктор 138, тоже на высоте 12 470 футов, но он летел в направлении, которое вывело бы его носовую часть через воздушный винт моей Стрелы, через кабину и задний фюзеляж, а, следовательно, и через ось руля направления в пустое пространство. Еще один самолет летел на тридцать футов ниже — на неправильной высоте. У меня было преимущественное право на занятие этой трассы, но у него — С-124, который тогда был одним из самых крупных четырехмоторных грузовых самолетов в мире.

Мы со Стрелой решили не спорить о правах, и осторожно повернули с трассы. Мы убедились, что 124-й — на самом деле огромный самолет.

Я был поражен. Почему этот человек, профессиональный пилот, пилот Военно-Воздушных Сил занял МОЮ высоту! Он же не на своей высоте! Двигаясь на восток, он занял высоту западного направления. Как может профессиональный пилот в таком гигантском самолете так сильно ошибаться?

Конечно же, мы не ускользнули в последнюю минуту. 124 достаточно громадная туша, чтобы ее нельзя было увидеть задолго до последней минуты. Но все же это случилось, и прямо на моей высоте сотни тонн алюминия и стали летели в неверном направлении.

Если бы я был увлечен изучением своей карты, и этот гигант действительно пустил Стрелу по воздуху, нет и тени сомнения по поводу сообщения, которое появилось бы в газете. После объяснений о том, как Стрела была стерта в порошок обтекателем малого крыла грузового самолета, и небольшого красочного описания столкновения, в новостях появилось бы заключение следующего характера: Представители Федерального Управления Авиации выразили сожаление по поводу случившегося и сообщили, что на малый самолет не был заполнен план полета.