

Провівши поглядом «Airbus A320» компанії «Air Inter», Гастон Лем'єр почав помалу заспокоюватись. У диспетчерській тепер дві зміни — хлопці впораються. Вони не можуть не впоратись!

Нашвидку оглянувши залу управління польотами, чоловік переконався, що ніхто не потребує його допомоги, і, розвернувшись назад до вікна, задивився на засніжене летовище. Протягом останніх хвилин видимість погіршилася так, що Гастон нічого не розрізняв. Літаки сідали наосліп, покладаючись лише на покази бортових приладів і дані аеропортової ILS<sup>1</sup>. Іноді Гастон уявляв себе на місці пілотів, які приземляють літаки за такої погоди. Як воно: нічого не бачачи, сподіваючись винятково на прилади, сунути до землі та вірити, що посадкова смуга вигулькне саме там, де очікуєш? Їм зараз не позаздриш...

Периферійним зором Гастон уловив якийсь рух у лівій частині аеропорту. Щось масивне повзло крізь завірюху летовищем. Щоб краще бачити, чоловік пересунувся ліворуч і наблизив обличчя до похилого скла.

«Снігоочисник?» — припустив Лем'єр. Було важко визначити напевне, але судячи з розмірів і розсіяного жовтого світла габаритних ліхтарів, що вдавалося розрізнити крізь завірюху, то був «Overaasen». Наразі нічого іншого на смугах не могло бути. Старший зміни примружився, вглядаючись у розкошлане снігове місиво, що наповнювало простір між залогом управління повітряним трафіком і льотним полем. Раптом у Гастона щось наче клацнуло в голові. У роті з'явився металічний присмак, а шкіру пробрало мурашками. Як Ноель Леграс хвилину тому відчув, що перетнув смугу 04L-22R, не зауваживши її, так і Гастон Лем'єр на підсвідомому рівні несподівано осягнув, що помічений ним транспортний засіб знаходиться не там, де слід. Лем'єр стільки разів спостерігав летовище з диспетчерської вишки, з того самого місця, де він зараз стояв, що міг оцінити місцезнаходження снігоочисника, не бачачи аеропорту та руліжних доріжок. Через мерехтіння сніжинок Гастон не міг сказати точно, де знаходиться «Overaasen» (сніг спотворював відчуття відстані), але готовий був закластися, що той не на 04L-22R.

«Куди того телепня понесло?» — поки що Гастон не панікував. Він припустив, що з якоїсь причини снігоочисник виїхав на магістральну доріжку Альфа-Хотел.

Інстинктивно Лем'єр потягнувся до бінокля, закріпленого на спеціальному тримачі біля вікна. Взяв його до рук, повертів і поклав на місце. Відблиски від скла, темрява і погана видимість зводили нанівець усі спроби роздивитися летовище через збільшувальні скельця. В аеропорту Париж-Північ не було наземного радара, тому все, на що Гастон міг поклатися, — це власні очі.

Роздувши від напруження ніздрі, чоловік перевів погляд правіше, придивився до будівлі допоміжної пожежної станції, розташованої за обома смугами приблизно напроти Терміналу 1, і порівняв її із розташуванням снігоочисника.

«Близько... Якого біса він так близько до неї?» — страх розростався, Гастону здалося, наче хтось вимахує у його голові довжелезним уривком сталевого троса.

А тоді раптовий порив вітру розірвав снігову запону, на мить відкривши центральну частину летовища. Лем'єр побачив паралельні смуги синіх вогників, що обрамляли доріжку Альфа-Хотел, і жахнувся, зрозумівши, що доріжка порожня. «Overaasen'a» на ній не було. Це означало, що снігоочисник знаходиться десь між Альфа-Хотел і пожежною станцією, тобто, якщо відкинути безглузде припущення, що «Overaasen» чеше навпростець через поле, єдине місце, де він може реально знаходитись, — це... злітна смуга 04R-22L.

Гастон замлів.

«Цього не може бути!»

<sup>1</sup> В описаному аеропорті Париж-Північ висота диспетчерської вишки більша за висоту ухвалення рішення (30 м), тож ситуація, коли Гастон Лем'єр, по суті, не бачить летовища, але при цьому літакам усе ще дозволено приземлятись, є нормальною.

— Послухайте, він... в-він... — старший зміни промовляв голосно, щоб чула вся зала, але з переляку став затинатися (наступного вечора Жан Лебрюн, метеоролог, під час бесіди зі слідчим стверджуватиме, що Гастон Лем'єр почав сивіти вже тоді). — В-в... він т-точно н-на 22R? — чоловік схопився рукою за горло, наче намагався себе вдушити, рвучко відхилився від вікна і закричав: — Скажіть мені, що с-снігоочисник на б-ближчій до терміналів смузі!!!

У залі управління польотами запала глибока тиша. Диспетчери мовчки підводились над робочими місцями, вдивляючись у темряву за вікнами.

Гастон кинувся до передавача:

— Який канал? — чоловіка трясло, й тієї миті не лише Жан Лебрюн, але й усі, хто знаходився поруч зі старшим зміни, побачили, як волосся тридцятидев'ятирічного Лем'єра біліє на очах.

— Одинадцятий, — ледь чутно підказав один із диспетчерів.

Гастон клацнув перемикачем і, притискаючи навушник до голови, метнувся назад до вікна:

— RS 400! «Øveraasen RS 400»! Доповідайте негайно: на якій ви смузі?!

Почуту відповідь Гастон Луї Лем'єр закарбує у пам'яті на решту життя. Вона снитиметься йому щонаочі, дзвенітиме в голові щоразу, коли він опинятиметься сам на сам із власними думками, гноїтиме його зсередини, неначе ракова пухлина. Гастон більше ніколи не наблизиться до жодного аеропорту, а від випадково почутого звуку реактивного лайнера його — людину, що провела в диспетчерській вищій третину життя, — корчитиме, мов хворого на епілепсію.

Бо те, що пролунало в динаміку, розмежувало все його життя на «до» і «після»:

— Диспетчерська... е-е-е... а на якій я маю бути?

## 10

*13 лютого 2013, 22:03 (UTC +1)*

*У повітрі над міжнародним аеропортом Париж-Північ*

Пориви вітру кидались на літак, як сторожові пси, перетворюючи останні хвилини перед приземленням на пекло. «ААРОН 44» наближався до аеропорту Париж-Північ, з останніх сил утримуючись на глісаді<sup>2</sup>. Секунд тридцять тому лайнер перетнув нижню межу хмар, але ні Ротко, ні Ріггсон цього не зауважили: сніг сипав так щільно, що ніякої різниці між хмарами та власне завірюхою не було. Дві пари потужних фар, розташованих на крилах у місцях з'єднання з фюзеляжем, вихоплювали з темряви лиш ошаліле нуртовище сніжинок.

Метью Ріггсон занервував. Від землі їх відділяло менше як двісті метрів, але пілоти не бачили жодного вогника, що вказував би на наближення до аеропорту. Непросто зберігати самовладання, коли мчиш до землі за умов нульової видимості, покладаючись лише на покази приладів; коли здається, що тієї землі більше немає, що в усьому всесвіті не існує нічого, крім пільми й бурану; коли залишається тільки молитися, щоби те, що вирине перед тобою наступної миті, виявилось чистою і яскраво підсвіченою посадковою смугою, а не ангаром технічного обслуговування чи пасажирським терміналом.

Занепокоєння другого пілота передалось більш досвідченому Радиславу. Українець кинув погляд на альтиметр. 180 метрів. За нинішньої вертикальної швидкості (3,5 м/с) до приземлення лишалося менше як хвилина.

Землі не було.

— Лупить, дай Боже, — сказав Ротко, кивком указавши на заліплені снігом і пільмою вікна. Сказав, аби не мовчати.

Метью у відповідь навіть не розтулив губ.

Короткочасний порив вітру вдарив по крилах зверху, і літак відчутно просів. Нутрощі та шлунки пілотів підперли легені. Тієї самої миті в навушниках пролунав голос диспетчера:

<sup>2</sup> Глісада — траєкторія польоту літального апарата перед приземленням.

— 1419, підтримуйте висоту. За моїми даними, опускаєтесь нижче від глісади.

Через значну бовтанку автопілот частково відімкнувся, і частину функцій із керування літаком виконували пілоти. Керував літаком Радислав, а тому відповів диспетчеру:

— Диспетчерська, все під контролем, набираємо, — Ротко посунув важіль керування тягою двигунів уперед і злегка потягнув штурвал на себе, повертаючи літак назад на глісаду. По тому додав: — Сильна бовтанка.

— 1419, вас зрозумів. Продовжуйте посадку.

За секунду Метью Ріггсон схвильовано доповів:

— Проїшли сто метрів.

Радислав хотів заспокоїти другого пілота, але не встиг розтулити рота, коли черговий порив вітру скубонув літак і виштовхав його на кілька метрів угору.

— Уф!.. Хай йому! — українець ледве стримався, щоб не загарчати. Долоні спітніли, і на той момент Радислав уперше серйозно замислився над тим, що може не посадити літак і буде змушений іти на друге коло чи взагалі завертати на запасний аеропорт. Якщо бовтанка біля землі посилиться, йому не вдасться притримуватися глісади, а тоді...

Метью не на жарт розхвилювався:

— Капітане, менше ніж сотня, я її не бачу... не бачу смуги!

Ротко, недослухавши, грубувато перебив бельгійця:

— Мете, не шарпайся. Ми на глісаді. За чверть години питимемо каву в кімнаті для відпочинку.

Різкість у голосі подіяла: Метью Ріггсон відновив самовладання, та через три секунди не втримався і випалив знов:

— Сімдесят метрів. Де вона?

Українець важко дихав:

— Усе в нормі! Видивляйся.

Радислав лівою рукою тримав штурвал, правою вчепився в регулятори тяги двигунів, Метью мав би стежити за висотою і швидкістю, але обидва, витягнувши шиї, вгризалися очима у снігове місиво за вікнами кабіни. Нічого не змінювалось — та сама круговерть із чорноти та снігу, що на швидкості налипав на вікно. І тільки покази альтиметра неухильно скочувались до нуля.

60 метрів...

«Ще сотня футів, — подумав Радислав, — і посадку дове...»

Несподівано другий пілот вигукнув:

— Є... Є візуальний контакт! Бачу вогні смуги.

Українець подався вперед. Крізь начебто непробивну товщу завірюхи проступили три ряди світлових цяток — червоні з боків і біла в центрі. Вони простягалися вдалину, зникаючи в хуртовині. Посадкова смуга!

— Підтверджую, — Радислав видихнув і прибрав руку з важелів тяги. — Сідаємо!

Метью Ріггсон хотів відрепортувати, що почув команду, але не встиг. Літак перетнув позначку висоти 50 метрів, після якої другий пілот повинен був, спостерігаючи за альтиметром, уголос відраховувати метри, що залишалися до землі.

— П'ятдесят метрів... — спокійно відкарбував бельгієць.

Смуга проступила чіткіше.

— Сорок...

Праворуч вигулькнули вогні паралельної посадкової смуги та магістральної руліжної доріжки Альфа-Хотел. Далі за ними крізь сніжну масу прорізались вогні терміналів і наземних ліхтарів. Будівлі аеропорту Париж-Північ впливали із завірюхи, немов зображення на щойно відзнятій полароїдній фотографії.

— Тридцять...

Радислав обома руками стискав штурвал і не зводив очей із торця смуги 22L, готовий відреагувати, якщо який-небудь вихор спробує в останній момент зіштовхнути «ААРОН 44» з глісади.

— Двадцять...

До восьми широких білих ліній, якими позначено початок смуги, лишалося не більше ста метрів. І цієї миті українець помітив таке, від чого волосся на потилиці здриглося.

—Що за?! — Радислав зіпнув ротом, наче викинута на берег рибина. На мить чоловіку перехопило подих. Зрештою він гримнув російською: — ТВОЮ МАТЬ!

Другий пілот скинув голову.

Погляд Ротка сфокусувався на нечітко окресленій громадині, що стриміла просто в центрі посадкової смуги за кілометр від літака. Вже на той момент командир екіпажу повинен би був зреагувати, ривком переставивши важелі тяги двигунів у положення «ТО/GA»<sup>3</sup> і потягнувши штурвал на себе. Ротко чітко бачив перешкоду і, попри це, цілу секунду не вживав жодних заходів. Пілот наче задерев'янів. Чому? Бо його мозок відмовлявся опрацьовувати побачене. Попри те, що зір визнано основним органом чуття людини, очі насправді є вельми ненадійним джерелом інформації. Протягом секунди в голові Радислава снігоочисника не існувало з тієї простої причини, що його мозок вважав, що снігоочисника не може, а точніше — не мало би бути на діючій злітно-посадковій смугі.

Хтозна, можливо, саме ця секунда стала вирішальною.

Першим зорієнтувався Метью.

—Снігоочисник! — заволав другий пілот, упізнавши в громадині із розмитими обрисами машину для розчищення смуг від снігу. Не чекаючи на команду капітана на скасування зльоту, він пересунув важелі тяги двигунів уперед — на повну потужність — до перемикача «ТО/GA».

Водночас із рухом Метью Рітсона в навушниках пілотів залунав переляканий голос диспетчера:

—«Континенталь» 1419! Набирайте! Набирайте висоту!!! — хтось із зали управління польотами спробував попередити екіпаж, сподіваючись, що пілоти встигнуть вивести лайнер на друге коло.

Радислав Ротко кліпнув і, все ще не до кінця усвідомлюючи чи, мабуть, не вірячи в те, що відбувається, машинально спробував відповісти:

—Е-е... диспетчерська... — і згаяв ще півтори секунди. «ААРОН 44» секунду тому зі швидкістю 135 вузлів пролетів над торцем посадкової смуги 22L і, продовжуючи втрачати висоту, наближався до двох широких поздовжніх рисок, що розташовані за триста метрів від краю смуги і якими позначають точку торкання. Засніжене летовище миготіло за вікнами кабіни з кошмарною швидкістю — ефект від зближення із землею. На той момент висота лайнера над смугою була не вищою від семи метрів — заледве висота двоповерхового будинку.

Зрештою через дві з половиною секунди після того як молодий Рітсон самостійно перевів двигуни у злітний режим, Радислав струснув заціпеніння і гарячково скомандував:

—Go around!!! Full power!<sup>4</sup> — одночасно тягнучи штурвал на себе.

—Не знаю... Не йде! — злякано бовкнув другий пілот, учепившись у штурвал.

—Що?! — Ротко швидко зиркнув на важелі тяги біля правого коліна, переконавшись, що обидва поставлено в крайню передню позицію. Досвідченому пілоту знадобилась доля секунди, щоб збагнути: перемикач «ТО/GA» активовано.

«ААРОН 44» тим часом, підкоряючись команді з кабіни пілотів, слухняно задер носа і продовжував мчати вперед, витримуючи висоту 5 метрів. Спрацював ефект екранування<sup>5</sup>, тобто

<sup>3</sup> Перемикач «Take-off/Go around» (англ. «Зліт/Друге коло»), або «ТО/GA» — це перемикач на автоматі тяги в кабіні пілотів сучасних пасажирських лайнерів, що має два режими: «Зліт» і «Друге коло». Перший режим використовують під час зльоту, другий — активують перед заходом на посадку. Якщо раптом під час заходу на посадку пілот розуміє, що з певних причин не може здійснити безпечно приземлення, перестановка важелів тяги в положення «ТО/GA» забезпечує миттєве збільшення тяги двигунів, деактивацію автопілота (щоб літак припинив спуск по глісаді) і блокування будь-яких команд автомата тяги, котрі призначені для втримування літака в посадковій конфігурації. В екстремній ситуації застосування перемикача «ТО/GA» є найшвидшим і найбільш ефективним способом скасувати посадку і повести літак на друге коло.

<sup>4</sup> На друге коло!!! Злітний режим! (англ.).

<sup>5</sup> Аеродинамічний екран — ефект різкого збільшення підйомної сили крила під час польоту на невеликій відстані від поверхні води або землі. Екранний ефект — та сама повітряна подушка, тільки сформована не шляхом надходження повітря внаслідок дії спеціальних механічних пристроїв, а утворена потоком повітря, що нагнітається під крило динамічно, під час руху літального апарата.

відбивання повітря, відтиснутого крилами до землі, назад і створення таким чином додаткової підйомної сили. Нетривале витримування літака на малій висоті, спричинене екрануванням, трапляється під час посадки будь-якого лайнера.

До снігоочисника лишалось трохи більше від шестиста метрів.

— Не йде!.. — з відчаєм повторив Метью. Радислав чи то не почув, чи то не зрозумів другого пілота. — Господи, не вбивай мене! — запанікував другий пілот.

Водночас із розпачливим вигуком бельгійця кабіну затопив гул двигунів, що вийшли на повну потужність. Стрілки на цифрових дисплеях, що відповідають параметрам  $N_1$  та  $N_2$ , рвонули до позначок 100 %. «ААРОН 44» наче прокинувся, але висоти не набирав. Річ у тім, що відхід на друге коло з гранично малої висоти безпосередньо перед приземленням, коли вже ухвалено рішення і віддано команду «Сідаємо!», є напрочуд складним і стресовим маневром і для літака, і для членів екіпажу. Навіть якщо вертикальну швидкість у моменти, що передували приземленню, було витримано в межах норми (3,5—4 м/с), двигуни літака не можуть забезпечити створення такої тяги, яка б дала змогу моментально нівелювати кінетичну енергію, спрямовану до землі.

«ААРОН 44» просів, торкнувшись колесами смуги, і тут-таки, підхоплений двигунами, що ревли, перемелюючи сніг з чорнотою і вітром, відірвався від землі.

— Метью, давай на себе! На себе-е!!! — закричав Радислав.

Пілоти щосили тягнули штурвали на себе. Борючись із перевантаженням, що виникло через різку зміну напрямку руху, обоє висунулися з крісел і приклеїлися поглядами до вікон, кожен зі свого боку, намагаючись понад високо задертим носом лайнера розгледіти, скільки лишилось до снігоочисника.

Від дванадцятитонної машинерії їх відділяло менше ніж триста метрів.

— Давай! Давай! Давай! Давай же, блядь! — цього разу Радислав горлав українською, адресуючи свої слова не Рітсонові, а літаку.

«ААРОН 44» став на крило і почав повільно набирати висоту. Дуже повільно.

Із вікон зали управління польотами за літаком невідривно стежило кільканадцять пар нажахано витріщених очей. Посивілий Гастон Лем'єр стояв, затуливши половину обличчя зведеними до купи долонями, і не дихав. Він намагався відвернути голову, але очі наче примерзли до снігоочисника.

Яскраве світло руліжних фар українського літака затопило сліпучим полум'ям кабіну «Overaasen'a». Ноель Леграс, чорношкірий водій, злякано обернувся і закляк, побачивши, що з нутрощів снігового бурану на нього вивалюється сорокатонний літак. Хлопчина обісцявся і за мікроскопічну мить збагнув, якими дріб'язковими й марними були його хвилювання через Светлану. Тепер він готовий був на що завгодно, готовий був споглядати, як його колишню пасію по тричі на день грають усі підстаркуваті менеджери «ArcelorMittal», аби лише не бачити того, що сунуло на нього із розлючених небес. Ноель крутнув кермо праворуч, намагаючись прибрати снігоочисник зі смуги, хоча в глибині душі розумів: маневр марний. Якщо літак не підніметься достатньо високо, зіткнення не уникнути: надто велика різниця у швидкостях лайнера та неповороткого автомобіля з довжелезним причепом.

Відстань між «ААРОНОм 44» і «Overaasen'ом» скоротилась до ста метрів.

Два турбовентиляторні двигуни Д-436-44, розроблені Запорізьким конструкторським бюро «Прогрес» і виготовлені на заводі «Мотор-Січ», разом генерували 136 тисяч ньютонів тяги — неймовірна потужність як для регіонального реактивного лайнера, але цього було недостатньо.

Уже коли снігоочисник щез із поля зору, сховавшись за носом літака, Радислав Ротко подумав про завтрашню зустріч в аеропорті ім. Шарля де Голля. Він прийде з квітами. Чому він раніше не подумав про квіти? З величезним букетом червоногарячих троянд! Марині має сподобатися. Чоловік уявив, як пригорне й поцілує дружину, стисне вередливу Асю і тут же, просто в залі прильотів, вручить Оленці коробку з iPad'ом. Він мріяв, як вони обійматимуть його, щасливо всміхаючись... Картинка не протрималася і секунди. Зникла, розсипалась, як картковий будиночок. Коли Радислав востаннє бачив снігоочисник, той був надто, надто близько.

«Усе, блядь, пиздець!» — торохнуло в голові пілота. Не буде ніякої зустрічі! Не буде ніяких троянд. Оленка не дочекається планшетного комп'ютера. Марина не зіщулиться в його обіймах.

Знаючи, що один із бортових самописців веде запис розмов у кабіні, Радислав захотів щось сказати, швидко промовити щось таке, щоби потім, коли записи розшифрують, його сім'я зрозуміла, як він їх любить і як за ними сумуватиме, хай де опиниться.

Чоловік промовчав, не дібравши слів.

До зіткнення лишилося менше ніж секунда.

Гастон Луї Лем'єр заплющив очі, зрозумівши, що борт 1419 не встигне набрати висоту й віддалитись від землі на безпечну відстань.

Ноель Лєграс, зрозумівши те саме, істерично верескнув і притиснув голову до керма.

«ААРОН 44», помалу звільняючись з обіймів сили тяжіння, злетів на чотири метри над смугою — майже достатньо, щоб перелетіти «Overaasen». Майже...

Права стійка шасі літака, практично водночас із правим двигуном, врзалася в кабіну снігоочисника, розірвавши метал, як намоклий картон.

Останнім, що прозвучало в кабіні авіалайнера, була спокійна, надивовижу суха й безбарвна, фраза Метью Рітсона, другого пілота:

— *Mam, je t'aime*<sup>6</sup>!

## 11

Рівно о двадцять другій годині чотири хвилини і двадцять секунд правий двигун «ААРОНа 44» розносить на друзки кабіну «Overaasen'а», перетворюючи на холодець голову і верхню частину тулуба Ноеля Лєграса. Потрощені лопаті вентилятора, шматки компресора та трубопроводів розпорюють надвоє праве крило авіалайнера. Хмара безформних уламків нищівними бризками протирає розташований у крилі паливний бак. За тисячну долю секунди кінетична енергія деталей, що миттєвість тому утворювали центральну частину крила та турбіну, перетворюється на теплову, температура в роздертому баку стрибкоподібно зростає до 400 °С, й авіаційний гас, якого, зважаючи на невеликий час перельоту, залишилось чимало, вибухає. Через півсекунди вогонь під тиском проникає крізь тріщини між крилом і фюзеляжем, підпалюючи рештки пального в головному баку.

Центральну ділянку «ААРОНа» поглинає вогняна куля.

Зіткнення правого крила зі снігоочисником створює крутий момент, що зумовлює розвертання лайнера впоперек злітно-посадкової смуги й одночасне втиснення його лівим крилом у землю. Все разом — тиск і жар від вибуху, колосальні інерційні сили, що виникли після різкого розвертання, а також опір крила, що вперлося в землю, — породжує перевантаження, які під час проектування «ААРОНа 44» не було передбачено. З моторошним скреготом літак розколюється на три частини, руйнуючись у двох місцях: одна лінія розриву проходить за крилами, друга — за півметра до місця з'єднання крила із фюзеляжем.

Тим, хто летів у хвості лайнера, щастить. Через стрімке гальмування й розвертання сили, що діють на цю ділянку літака, є найбільшими. Одинадцять пасажирів і двоє членів екіпажу гинуть миттєво, не встигнувши злякатися: інерційні сили такі потужні, що під їхньою дією шийні хребці жертв розкришують, немов у каменедробарці.

Ці самі сили розвертають задній уламок «ААРОНа» хвостом уперед і тягнуть засніженим лєтовичем на південь, просто під ворота допоміжної пожежної станції. Фюзеляж із тринадцятьма мертвими тілами, що перед розколом хапнув у розірваних баків трохи гасу та вогню, вкривається плямами кволого полум'я.

Пасажирам центральної частини лайнера щастить менше. Вони переживають момент зіткнення, але вже наступної миті підлога під ними вибухає, харкаючись полум'ям і гасом, заповнюючи кожен кубічний сантиметр простору озвірілим вогнем, — детонує центральний паливний бак. Дев'ятнадцятеро людей, відчайдушно волаючи, засмажуються живцем; вони не розуміють, що

<sup>6</sup> Ма, я тебе люблю! (фр.).

відбувається, але встигають усвідомити, що по них прийшла смерть. У сімох із них, найвитриваліших, серця б'ються протягом п'яти секунд після того, як шкіра прогорає до кісток.

Середній уламок «ААРОНа» підминає під себе рештки кабіни, грейдер «Overaasen'a» і, залишаючи позаду широкий вогняний слід і шматки лівого крила, котиться на південний захід, урешті-решт зупиняючись у центрі посадкової смуги.

Двадцятєро, що лишилися у носовій частині літака, — сімнадцять пасажирів, старша стюардеса Вероніка Морель і пілоти — мають найвищі шанси вижити в катастрофі. Носовий уламок вислизає із розжареної кулі, що заковтнула середню частину лайнера, не нахавшись полум'я. Відколовшись, ніс літака мчить по снігу паралельно із руліжною доріжкою Новембер-Танго до смуги 04L-22R, поступово розсіюючи колосальну кінетичну енергію. На відміну від хвоста в носовій частині «ААРОНа 44» немає рулів висоти чи вертикального стабілізатора, що перешкодили б обертанню, й уже за кілька секунд десятиметровий фрагмент фюзеляжу починає котитися, прокручуючись навколо своєї осі. Людей метеляє, немов у центрифюзі.

Найпершим гине молодий Метью Рігсон. Ще під час зіткнення з «Overaasen'ом» паси безпеки не втримують тіло високого й худого другого пілота, його тулуб прослизає вперед, і двадцятишестирічний бельгієць вривається головою в центральну панель кабіни. Від удару череп розкришується на дрібні осколки, половина з яких тоне в мозку.

Двох пасажирів, що сиділи на місцях 6А та 6С, разом із сидіннями викидає через діру у фюзеляжі. 6А вмирає миттєво, ламаючи шию внаслідок удару головою об землю. 6С приземляється на плече, перекочуючись, пролітає метрів п'ятдесят і витягується на снігу за кілька кроків від забризканої палаючими уламками посадкової смуги. Під час падіння бідолаха ламає хребет у чотирьох місцях, через що лежить у немислимій для здорової людини позі. Він скидається на викинуту у смітник, нікому не потрібну стару ганчір'яну ляльку. За секунду після падіння 6С починає волати. Двоє працівників наземних служб, які на момент катастрофи розчищали світлові табло на перетині доріжки Ліма-Ромео та смуги 04L-22R, згодом розказуватимуть: якби не бачили все на власні очі, нізащо не повірили б, що людина може видавати такі звуки. Через шок і біль зойки пасажира із 6С змахують на поєднання десятикратно посиленого реву переляканого осла й скавуління собаки, що потрапила під колеса вантажівки. Крики тривають півхвилини, після чого обриваються.

Незважаючи на те, що решта, п'ятнадцятєро, пасажирів опиняється ніби в барабані пральної машини, що працює на віджим, вони все ще можуть вижити. І вони вижили б, якби перед зіткненням з «Overaasen'ом» усі п'ятнадцятєро були пристебнутими до крісел. У салоні будь-якого літака трапляються розумники, які презирливо пирхають, коли вмикається табло «Застебнути реміні». Чи то під час зльоту, чи то під час заходу на посадку завжди є «герої», що летять непристебнутими, бо, мовляв, нічого з ними не станеться й узагалі правила безпеки написано для мудаків. У носовій частині «ААРОНа», що відділилась від сповитого полум'ям центрального уламка, таких аж троє: місця 2А, 3С і 4Е. Після зіткнення відірваний фрагмент фюзеляжу, перекочуючись, мчить полем. Пристебнутих людей то притискає до крісел, то тягне із них геть. Вони перелякані до смерті й добряче потовчені, але живі... доки салоном не починають літати троє довбнів, які вважають себе розумнішими за проектувальників літаків. Під час першого оберту пасажирів 2А, 3С та 4Е вириває з крісел і з силою торохкає об дах салону. Вони швидко конають, потрощивши шиї і розбивши голови, однак історія на цьому не закінчується. Під час наступних обертів фюзеляжу їхні мертві тіла продовжують літати салоном, наче гумові снаряди, зриваючи голови, проламуючи грудні клітки і градом ударів забиваючи на смерть пристебнутих пасажирів. За хвилину, на момент зупинки передньої частини лайнера між доріжкою Альфа-Хотел і смугою 04L-22R, із п'ятдесяти двох пасажирів і членів екіпажу рейсу 1419 живими лишаються тільки четверо: командир екіпажу Радислав Ротко, стюардеса Вероніка Морель і двоє пасажирів, що спромоглися вціліти під час колотнечі в носовій «центрифузі», — юрист-коротун із місця 1А і невисока тринадцятирічна школярка з місця 5G. Усі четверо в надзвичайно тяжкому стані.

...У західній частині аеропорту Париж-Північ повітря розтинає завивання сирен. Від головної пожежної станції, затоплюючи хуртовину пульсуючим синім світінням, до місця аварії поспішають пожежні машини.

Незаймано-біла завірюха змішується з густим чорним димом.