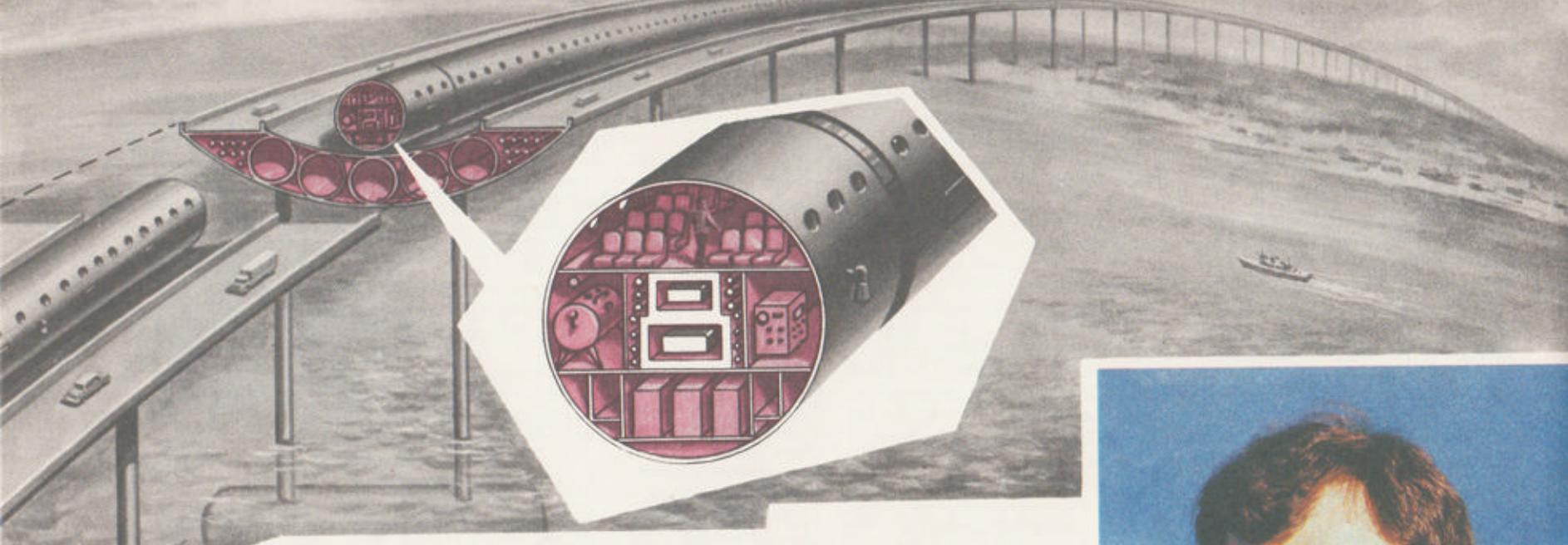


# беседы

579 3 1987





Віктар ЖУК,  
спецыяльны карэспандэнт «Беларусі»

# БАР'ЕР,

АБО СУМНАЯ ГІСТОРЫЯ ПРА ТОЕ,  
ЯК ВЫНАХОДЦА АНАТОЛЬ ЮНІЦКІ  
У КОСМАС «ЛЯТАЎ»

Дзесяць гадоў таму на адным з цэнтральных скрыжаванняў Гомеля спыніўся чалавек. Істрычна вішчалі тармазы, надрыўна галасілі клаксаны, а ён — ні з месца. Калі ж самыя нецярпіўныя з матарызаваных грамадзян начапілі «ненармальная» аб'яджаць, той раптам ірвануўся наперад, рзыкуючы трапіць пад колы. Праўда, усё абышлося. І ўладальнікам колаў было ў той момант няўця, што ім наперарэз з нябачанай хуткасцю імчала зусім іншае «кола»...

## УЗЛЕТ, АБО ФАНТАЗІЯ ЮНІЦКАГА

Сціплы інжынер дарожнага буддэрства Анатоль Юніцкі вяртаўся з работы. Дадому — паўгадайні ходу, тыя трыццаць хвілін, на працягу якіх часам з'ўляюцца безразважныя ідзі. Была, скажам, такая: ад кожнага кавалка мыла ў гаспадарцы заставіца змылак. Значыць, калі дзесяці працэнтам мыла трапляе ў адходы. Справа нібы капеечная. Але ў маштабах краіны страт — на мільён. А што калі ўсярэдзіну бруска паставіць укладыш з пенапласту? І мыла можна выкарыстоўваць цалкам, і ў ванне яно не патоне... Дробязь? Дробязь. Асабліва ў пароўненні з ідзяй, якая аглушыла Юніцкага ў той памятны дзень.

Побач прытармазіў аўтобус, і ён, памятаеца, падумаў: не паспееш разагнацца, а ўжо прыпынак — колькі энергіі дарэмна траціцца! Прыйдзі — не менш палавіны. Значыць, добрую справу прапануе маскоўскі прафесар Нурбей Гулія — акумулятар новага тыпу: з махавіком. Калі злучыць яго з тармазнымі механізмамі, энергія перебяжыць на махавік, а потым, пры разгоне, — назад на колы. Вось толькі магутнасць такога акумулятара абмежавана хуткасцю, з якой круціцца махавік. Для аўтобуса яна, мажліва, вялікая і не патрабуе. Але ёсць тэхніка з хуткасцямі звышкувальнымі, і махавік там проста разваліцца. Пачынаючы ад цэнтра — з вала. А што калі ад вала адмовіцца? Хоць чаму толькі ад яго? Найбольшая хуткасць вярчэння — па акружнасці махавіка, вось і пакінем адзін абадок. Нечым яго трэба трывамы... Што ж, выкарыстаем магнітны падвес. Ну а як раскруціць? Можна лінейным электратарухавіком, накшталт таго, што ў цягніках на магнітнай падушцы.

Але ёмістасць накапляльніка залежыць і ад памераў махавіка. Каб назапасіць энергию, напрыклад, для аднаго дома, патрэбен махавік дыяметрам метраў дзесяць, а для горада — цэлы кіламетр. Ну гэта ўжо не «кола агляду»,

на вертыкалі яго не ўтрымаеш. Пакладзём на зямлю... Калі ж зрабіць такі акумулятар для ўсёй краіны, дык дыяметр «колца» певялічыцца настолькі, што яно зачэпіць акіян. Ну а калі для ўсяго свету?.. Ды вобяд жа праста «надзенеца» на зямны шар! Але ўжо тут мяжа: максімальны памер залежыць ад даўжыні экватара. У рэзерве — толькі хуткасць махавіка. Калі размісціць яго ў закрытым корпусе, з якога адпамаваць паветра, то супраціўленне руху зядзеца да нуля, і хуткасць можна развіць надзвычайную. Тры, пяць, восем кіламетраў у секунду!.. Вось тут Юніцкага праста-такі склалуна: ды гэта ж ужо першая касмічна хуткасць! Уесь махавік стане бязважкім, і ў ім з'явіца пад'ёмная сіла...

— Ай ды Юніцкі! — мог усклікнуць Анатоль, калі б ён быў паэтам. Але як інжынер, знаёмы з патэнтавай справай, ён сказаў: ай ды Мюнхгаўзен! З маленства памятаў Юніцкі гісторыю пра тое, як барон-фантазёр, ухапіўшыся за ўласнія пасмы, з усіх сіл тузыну ўгору і без вялікай цяжкасці выцягнуў з балота не толькі сябе, але і свайго каня.

Вядома, шмаргануўши сябе за валасы, Мюнхгаўзен мог выцягнуць хіба што ўласную шыню. Но за кошт унутраных сіл ён спрабаваў адараць цэнтр свай месцы ад зямлі і тым самым рабіц замах на законы фізікі. Але «колца» апяразвае зямлю, цэнтр яго масы супадае з цэнтрам масы



землі. І як бы ні пашыралася яно ў бакі ад экватара, становішча ягонага цэнтра адносна цэнтра зямлі не зменіцца...

Анатоль зразумеў, што замест акумулятара знойшоў нешта іншае — надземны сродак прамяшчэння. Як гаворыцца, ішоу у адзін пакой — трапіў у другі.

Але прыышоў ён, вядома, у сваю двухпакаўшую кватэрну ў панельной «плошчавархоўцы», якая са старыя стала, ледзь нарадзіўшыся. Муж і жонка Юніцкія былі ў той час навасёламі і асвойвалі сумежныя професіі рамонтнікай. Цислярнаму інструменту, у руках з якім чакала муж Галіна, яна нават назвы не ведала. Трэба было габляваць пакарабачаным дошкі падлогі.

— Не магу зараз, — сказаў Анатоль. — Ведаеш, прыдумаў такое... У космас можна лятаць без ракеты. На «коле»! І пакуль яно не вылецела з галавы, трэба зрабіць накіды...

— Што-о! — абурана выдыхнула жонка. — Новая «мыльная опера»!

Меніся на ўвазе марныя спробы Анатоля атрымаць віттарскае пасвядчэнне на мыла без змылкі.

— У цябе не кватра, а хлеў, — працягвала Галіна. — Які ты гаспадар!! Толькі і ўмееш паперу пэццаці...

Анатоль слухаў моўчкі. Разумеў, што даў толькі зачэпку для сваркі, якая наспявала ўсе пражытыя разам гады. Хапілі яны ліха. Блукалі па прыватных «кутих». Жылі аднайчы нават у падвале. А яшчэ не хапала грошай. Хранічна. Зарплата ў інжынера вядома якая. Галіна ж пасля нараджэння сына некаторы



час не працавала. Анатоль мог бы, паводле яе слоў, «узыць жыццё за аброзу» — падзарбіць, але ўесь яго волны час займалі фантастычныя праекты, за якія не плаціць... Шмат наядзе звязала Галіна з новай кватэрой: нарэшце пачнеца новае жыццё. А тут зноў нейкае «кола»...

І ўсё-ткі ён разгариў аркуш ватману.

За рамонт Галіна ўзялася сама. І адна рабіла яго два месяцы. Інструмент яна назвала «струганкам». А на стаўле Анатоля да раницы гарэла лямпа. Гэта была першая баксонная нач. Колькі іх было поным, ён не памятае.

...Вакол зямлі па экваторы цягнецца эстакада, падобная на чыгуначны мост. Бетонныя апоры — іх вышыню вызначае рельеф мясцовасці — кронача прац далины і горы. Пераправа прац водныя перашкоды Юніцкі наводзіць з дапамогай японскіх інжынеру, якія ў мінульым праектавалі аэропорт на моры з дрэйфам не больш аднаго сантиметра. Тут апоры стаяць на платформах-пантонах, а тыя мацуюцца якірамі за аўтанске дно. У апорах размяшчаюцца энергетычныя падстанцыі і адміністрацыйныя памешканні, жылля, камунікацыі і іншыя службы, што забяспечваюць бесперарабойную работу агульнапланетнага транспартнага сродку (АТС — так скарочана называў Анатоль сваё вынаходства).

З выглядзу АТС — звычайная сталовая труба вялікага дыяметра, што ляжыць на эстакадзе. Частку ўнутранай прасторы трубы займае вакуумны канал, у якім сэрца сістмы — махавік. Дакладней, два махавікі. Усё астніяе месца — для карысных нагрузкі.

«Кантакт! Есць кантакт! На АТС падаецца ток, і махавік пачынае разбег па вобадзе трубы. Калі хуткасць дасягне той, з якога лятаюць на зямлі спадарожнікі, махавік становіца бязважкім. А паскеры не працягваеца. І вось цэнтрабежная сіла перавышае вагу ўсёй трубы... Адкідаючыяся стартавыя тримальнікі. І Анатоль адчувае, як зямля адхойдзіць з-пад ног... Недасведчаны незіральник, што стаіць у зыті час на зямлі, наўрад ці зразумее, чаго гэта раптам узімавацца ў неба труба. Але Юніцкі ўзяўляе, як усё велізарнае «кола» — 40 тысяч кіламетраў у акружнасці — паступова павялічваеца ў дыяметры, расцягваеца... Памеры трубы такія, што дастатковая ёй было расцягніцца ўсёго на паўтара працэнта, і адданне ад зямлі склала 100 кіламетраў.

АТС праходзіць самы цяжкі ўчастак шляху — атмасферы, а сёла, што прыцікнулі Анатолю да спіні красла, — не большая, чым пры ўзліце звычайнага самалёта. І ніякіх табе перагрузак, не тош што ў ракеце. Бо аддаляеца «кола» ад зямлі з хуткасцю аўтамабіля. Вядома, яе можна наблізіць да ракетнай, але тады значна павялічыцца лабавое супраціўленне атмасфери. І ўсіх пасажыры — а іх на борце некалькі мільёнаў — траба будзе рыхтаваць да палёту, як працаўца тракт.

У пасажырскім салоне стаіць глыбокая цішыня. Махавік не грукуць на стыках, бо бяжыць у магнітным полі, не кранаючыся сценак канала... Анатоль адчувае нязыкую лёгкасць ва ўсім целе і, зірніўшы ў ілюмінатар, заўважае, што воблакі засталіся далёка ўнізе. Вышыня — 300 кіламетраў. Акружнасць «кола» павялічылася на пяць працэнтаў. Запас ходу яшчэ застаеца: сталь вытрымлівае расцягненне як мінімум да дванаццаці працэнтаў. АТС выйшла ў адкрытыя космас. На самай нізкай арбіце трэба зрабіць першыя рабочыя прыпынак.

Юніцкі паспрабаваў устаць і... прачнуся. Ен сядзеў за столом, нахіліўшы галаву, як на падушку, на стос аркушаў з чарцяжамі. За акном светала. Час быў збіраца на работу.

**Рэзананс. А. А. СІЛІН**, доктар тэхнічных наукаў, загадчык лабараторыі кантактнага ўзаемадзеяння цеп УНДІ оптыка-фізічных вымірэнняў [г. Масква]. «Гэта глабальны праект, які патрабуе разгляду не толькі з тэхнічнага і эканамічнага пункту гледжання, але і з пазыцый, такіх, якія чалавецтва, паколькі ён патрабуе аўтадніні намаганняў усіх людзей. Што можна сказаць пра яго ажыццявілася? Ну, перш за ўсё, з пазыцыі фізікі — гэта праект карактны і не выклікае ніякіх сумненняў. За знешнім прастатай галоўнай ідэі і зусім незвычайнім яе канструктарскім увасабленнем — глыбокае разуменне сутнасці паступенскіх задач і смелася, свободнае ад цяжару традыцыйных інжынерных узурленне, паможанае на выдатную дасведчанасць аў самых апошніх навінках розных галін тэхнікі. Значыць, спрачаца можна аб некаторых чиста тэхнічных проблемах...»

## ПАЛЕТ, АБО АРГУМЕНТЫ ЮНІЦКАГА

На работе, выбраўшы вольную хвіліну, Анатоль падзяліўся задумай з таварышам, начальнікам аддзела будупраўлення.

— Ідэя, вядома, добрая, — адзначыў Аллег Крыўко. — Хоць як такая махіна паліяцца — уявіце цяжка. Ведаю-ведаю, ты зарас успомніш скептыкаў, якія гаварылі, што паравоз забуксует на гладкіх рэйках, а самалёт не ўзімавіцца, таму што цяжкія за паветра... Але я ж не скептык, я — практык. Навошта будаваць невядома што? Тут на зямлі яшчэ вунь колькі спраў. Узяць тыя ж

нашы дарогі... А для палётаў у космас ёсць ракеты. «Кола» лепш? Дакажы.

І Юніцкі перавярніў пакрэсленыя ватманскія лісты чыстым бокам.

Аргументы ён знаходзіў на той жа вуліцы, па якой ідзе штодня. У бязветранае надвор'е на ёй хоць процівагаць надзвычай: цягнецца бясконця чарада машын, чадзяць непадалёк заводскія трубы. «Па-чорнаму палім, думаў Анатоль, дык і сажа застаецца ў нашым жа агульным доме. А што рабіць? Каб круціць колы на зямлі, патраба энергія. Дзеля яе здабываюцца і перапрацоўваюцца вугаль, газ, нафта...

Вось і ў Гомельскім аэрапорце заўсёды тоўпяцца нафтовікі — лятаюці на месцараджэнні Цюмені. Дабраца на работу за тысячи кіламетраў, вядома, стратна. Толькі авіяцыйнага паліва, гавораць, спалілі за некалькі гадоў работы вахтавым метадам столькі, што будаўніцтва новага горада памерам з Гомель абышылося б таннай... Але калі не будзе гэтай нафты — не будзе паўнацэннага жыцця і ў Гомелі.

Энергетыка — крывяносная сістэма грамадскага арганізма. І патрабуе яна добрай палавіны ўсіх грамадскіх затрат. Гэта сёння. А заўтра? Крыніцы ж сыварыны вычэрпваюцца... Але гэта яшчэ паўбяды. Расце і ўзровень забруджанасці нашага дому. Дык та хутка, што ўзрасце можа стаць гэты дом для жыцця непрыдатным. Вучоны-экологі сцвярджаюць: каб пазнаць вынікі тээзіяў сусветнай вайны, вайна ўласна і не патрэбна. Проста траба яшчэ гадоў 50 жыцця і працаўца так, як раней...

Штосьці траба крута мяняць. Але што? Гэта толькі пенсіянерам, што гамоніць ля пад'езда дома, дзе жыве Юніцкі, ўсё ясна: выдаліць атамнічыя станцыі і «буднікі» заводы з вачкі далоу. Пытанне: куды? У іншую вобласць? Там таксама людзі. Наогул адмовіцца ад недасканалай энергетыкі? Цікава, хто на гэта адважыцца? Тут вось хлапчукі лямпачкі ў пад'еззе разаб'юць, і то бывае: сабе карак зламаць можна.

А побач ляжаць некранутыя «горы хлеба» і «бездань магутнасці», пра што яшчэ на пачатку стагоддзя паведамілі глухаваты дзівак з Калугі. Раней за іншых людзей узляцеў ён у думках над зямлём і ўбачыў: гэта маленькая планета з аблежаванымі магчымасцямі. Але за ёй межамі — практична невычарпалынае мора энергіі і такі ж запасы сыварыны. Каб іх узяць, трэба выйці ў космас. Але вось яшчэ пытанне: на чым? На ракеце?

Есць такая статыстыка: калі хоць адзін працэнт прымысловай прадукцыі будзе вырабляцца ў космасе, то грузапатон на трасе «земля — космас — зямля» складзе не менш як дзесяць мільёнаў тон у год. Ці здужаюць гэту работу ракеты, якія важаць тысячи тон, а выводзяць на арбіту — «макавакі зярніткі»: не больш як пяць працэнтаў стартавай вагі... Калі выцягнуць для агляду ўсё ланцужок палётных страт, дык высвятляеца, што кэфіцыент карыснага дзеяння ракеты як транспарту — адзін працэнт. Менш, чым у паравоза. Кошт дастаўкі аднаго кілаграма грузу на такій звычайснай ракеце, як «Шатл», складае прыкладна сем тысяч долараў. Залатой будзе цэгла для прымысловага прадпрыемства ў космасе. Але гэта яшчэ не ўсё...

Амерыканскія вучоныя призналі, што 85 запускаў «Шатла» ў год дастатковы, каб адходамі ракетнага паліва беззваротна разбурыць іана-сферу зямлі, якая засланяе зямлю ад касмічнай радыяціі. Дадамо сюды сотні тон шкодных злучэнняў хлору і вонкілаў алюмінію, што атручваюць атмасферу ў час старту. А колькі будзе спажыты кіслароду... І пры гэтым перавязуць ракеты ўсёго толькі дзесяць тысяч тон грузу. Як адзін чыгуначны састаў за адзін рэйс.

Сучасныя палёты — гэта толькі зазіранне ў космас.

Бачыў недахопы ракеты і сам яе вынаходнік. Цыялкоўскі шукаў і прынцыпова іншыя сродкі выхаду ў космас. Напрыклад, кальцевая шматпавярховая паязды, што бягуть па экваторы. Гэта ідэя несумненна мае нешта агульнае з «колоем Юніцкага».

Прамысловасць на калязямной арбіце стане рэнтабельнай, калі касмічны транспорт па кошту перавозак панізіцца да ўзроўню зямнога. Юніцкі сцвярджае, што АТС можа забяспечыць гэту ўжо сёня: кэфіцыент карыснага дзеяння лінейнага электрамагнітнага рухавіка — больш за 50 працэнтаў. Значыць, кошт перавозкі аднаго кілаграма складзе... 1 рубель. Гэта будзе самае пра-

дукцыянае «кола» ў свеце, якое да таго ж працуе без шкоднага выхлапу. Але поўнасцю АТС не заменіць ракеты — яны спартрэбляюцца для міжпланетных падарожжаў.

...АТС падыходзіць да першай нізкіх касмічных вытворчых «караляў». Перад стыкавай «кола» пераводзіцца на рэжым, пры якім цяжкі ўзлётны махавік тармоziца і ў адпаведнасці з законам захавання колькасці руху пачынае раскручвацца сама труба, набіраючы ту ж першую касмічную хуткасць, што і спадарожны лояс вакол зямлі. І вось — лёгкі штуршок... Есць стыкава! Пачынаючы разгрузку «кола» і змена вахты, якую насыць зямляне на арбітальных станцыях — прымысловы прадпрыемствах і наукоўных лабараторіях. Адным рэйсам «кола» вывела ў космас мільёны тон грузу. Сярод іх — матэрыялы для мантажу сонечнай электрастанцыі магутнасцю ў 100 мільёнаў кілаграм. Гэтай энергіі хопіць для сталеплавільных заводоў — часткі ток «бруднай» вытворчасці, што пераносіцца з зямлі ў космас. У астатніх кантэйнерах — смецце, якое немагчыма ўтылізаваць на зямлі. У тым ліку, радиактыўныя адходы. Яны будуть пахаваны ў космасе... А рабочых, якіх змяніе чарговых вахтаў, чакае вяртанне на зямлю, што становіца чалавечым домам у сапраўдным сэнсе слова. З дапамогай вучоных ачышчаюцца ад забруджвання паветра, суша і вода. Раны заглядваюцца. Гэта магчыма, пакуль яны не смяротныя. Змія пауптова становіца месцам адпачынку і сімейных клопатай. Калыскай цывілізацыі.

...Вось якія «колы» падвёў пад свае фантазіі Юніцкі. Пасля чаго, акрылены, накіраваў заяўку на регістрацыю праекта ў Дзяржкамвінаходства. Яму здавалася, што гутарка ідзе ад прыярытэце ўсёй нашай краіны. Роўна праз два месяцы Анатоль атрымаў адмову з аддзела папярэдніх экспертыз, што азначала: заяўка не прайшла самы першы бар'ер.

Кондроказы эксперта: прапануемае збудаванне не мае прэзідэнта, яго праста няма з чым параўноўваць. Заяўка ж аформлена на ўзоруні ідэі, у той час як абароне належыць толькі тэхнічныя раешні. Нарэшце, адкуль гэта вынік? Аднавіць адмовіцца ад недасканалай энергетыкі? Цікава, хто на гэта адважыцца? Тут вось хлапчукі лямпачкі ў пад'еззе разаб'юць, і то бывае: сабе карак зламаць можна.

Што было рабіць Юніцкаму? Пакрыўдзіцца на руцінера-эксперта і на ўесь белы свет, якія не прызнавалі свайго дабрадзея? Юніцкі пакрыўдзіўся... на самога сябе. Ідзі, як і чалавек, чагосяць вартия, калі могуць абараніцца. Выходзіць, ён не змог...

Для абароны і пісьмовага афармлення заяўкі Анатолю не хапала ведаў і воліты. Патрэбна была дзяліўдзіць тэхнічную праццаўку ўсю праекта, і ён змяніў работу. Перайшоў на НДІ металаплімерных сістэм, які мае ў горадзе рэпутацыю творчага цэнтра: тут нарадзілася добрая чвэртка ўсіх вынаходстваў, што зроблены на Гомельшчыне. Пасля гэтага кроку яго зарплата стала на павоцотні меншай. І дома адбылася яшчэ адна памятная размова.

— Зусім ты сеў мне на шию са сваім «колам», — стомлены заўважыла жонка. — Да таго дайшло, што я зарабляю больш за цвёце. А застаўся б ты ў тэрасце, гадоў праців пяць быў бы галоўным інжынерам.

Галіна тады ўжо выкладала ў дарожнік-будаўнічым тэхнікуму. Працаўвала на паўтары стаўкі.

— А яшчэ я толькі што прастаяла дзесяць гадзін у чарзе за кукасон, — дадала яна. — Мог бы і мы пастаяць. Не для сябе, дык для сына. Усё роўна ж глупствам змайвешся. І у Маскве так лічыць...

— Ну чаму ты, разумная жанчына, думаеш, што тваё справа больш важная! Тоё, што раблю я, — будучыні для ўсіх. І для нашага сына...

Сказаў і сам адчӯй, што аргументы яго тучыца на гэты раз ненатуральна. Як быцьмі глядзеў ён на сваё хатніе жыццё з завоблачнай вышыні. А жонка мела рацюю. Сына траба было корміць ціпер. У будучым той сам пра сябе паклапоціцца... Гэта Анатоль лепш зразуме, калі выпадкова пачнё, як сын скана па тэлефоне аднакласніку: «Ведаеш, тата ў меня нікі... Ну, дзіўны. Не тое, што твой...» «Што ж здарылася!» — падумаве ён. Ды быцьмі нічога. Прауда, Дзяніс раздругі прасіў памагчы разабрацца са школьнімі зачачкамі. А ён яму што! «Німа калі. У мяне справы. Адчапіся!» Вось сын і адчапіўся...

Дома Анатолю працаўвалася дзірна. Ен пачаў за седжавацца на рабоче. Часам зноў-такі да раницы. І аднойчы Галіна са з'едлівай усмешкай спыталася: «Скажы, як завуцца твою «работу»?

Назва, вядома, засталася ранейшай — АТС. Але ў другой заяўцы, якую была складзена праз

год Юніцкі не проста выклай прынцыповая схема, але і абронтуваў многія канструктыўныя асаблівасці «кола». А таксама паспрабаваў адказаць на «дадатковыя пытанні» эксперта. Па-першое, дзе ўзяць столькі металу? Яго ж спатрэбіца, як мінімум, сорак мільёна тон. Але адна наша краіна выплаўляе сталі штогод 150 мільёна тон. А колькі металу расходуецца ва ўсім свеце? Пішуць, што толькі «ланцужком» з наяўных на зямлі легкавых аўтамабіляў — іх 500 мільёна штук — можна «абкруціць» планету па экватары ці не 50 разоў. Прычым аўтамабілі розных марак будаваць куды больш складана, чым участкі аднатаўпнай «трубы». Хопіць на зямлі і астатніх будматэрыйялаў. Цяжкі з енергіяй. Для аднаго рэйса «кола» да яго давялося б ненадоўга падключыць электрастанцыі ўсяго свету. Гэта сёння. Але, мяркуючы па праектах, да пачатку будучага стагоддзя неабходная для ўзлёту АТС енергія складзе толькі адзін працент ад той, што будзе выпрацоўвацца на зямлі.

Але ўсё гэта пытанні другарадныя. Вось галоўнае: дзе ўзяць велізарныя сродкі на такое збудаванне? Прасцейшы грузавы варыянт АТС — калі ў космас выводзіца адзін махавік з карыснай нагрузкай — будзе каштаваць 200 мільярдаў долараў. Нават калі ётых затраты хутка акупацца, ясна, што адной краіне яны не па кішэні. Хаця... Толькі ЗША плануюць выдаткованацца на ваенныя патрэбы за бліжэйшыя пяць гадоў два трыльёны долараў.

А ўзяць «стратэгічную абаронную ініцыятыву». Паводле падлікаў саміх амерыканцаў САІ абыдзеца ў трыльён долараў, ды яшчэ штогод трэба будзе падкідаць мільярдаў 300 для яе аблуговівання на арбіце. І ўсе ётых гроши, па сутнасці, выкідаюцца ў космас, як на вецер. Бо рана ці позна ўсялякая ваенна тэхніка адпраўляеца на злом, не прынесшы нікай карысці. Вядома, «хросны бацька» САІ — ваенна-прамысловы комплекс — лічыць іншакі. Для яго прывабнасць гэтай праграмы якраз у яе дарагавізне. І перакананы манаполіі адмовіца ад будучых каласальных даходаў аднымі заклікамі да разуму — справа безнадзейная. Іншая справа — знайсці альтэрнатыву: мірную касмічную праграму, якая будзе каштаваць не менш. АТС у сваім самым дарагім грузапасажырскім варыянце «пашыгне» на трыльён.

АТС замест САІ! Манаполіі-падрадчыкі атрымаюць куды больш прыбытку, бо іх сродкі будуць укладзены ў своеасабліве прамысловое прадпрыемства з карыснай аддачай. Перавесці ваенна-касмічную прамысловасць на мірныя рэйкі будзе не так ужо складана: для АТС спартрэбяща тая ж радары, камп'ютэры, ахоўныя пакрыцці... Дзесяткі мільёнаў вучоных, інжынеру, рабочых, што заняты на ваенна вытворчасці, не застануцца без работы, а іх сем'і — без сродкаў да жыцця. Больш таго, толькі пры закладцы эстакады — гіганцкага «пазваночніка» праз усю планету — атрымаюць работу многія беспрацоўныя. А калі пачнецца вахта ў космасе, слова «беспрацоўе» будзе забыта.

Адзінай зямнай артэрыя, агульнапланетны тэртыріяльна-вытворчы комплекс, які дапаможа асваенню акіяна, збліжэнню ва ўзроўнях развіцця краін Паўночнага і Паўднёвага паўшар'яў, прадухленню глабальных крызісаў — ўсё гэта АТС. Нібыта становы хрыбет нашай матухны-землі.

Есць усе тэхнічныя магчымасці пачаць такое будаўніцтва нават сёння. Толькі б усе краіны змаглі дамовіцца. Толькі б узяць галоўную перашкоду — сацыяльны бар'ер, што падзяляе Усход і Захад. У чалавечства ёсьць шанс уехаць у трэцяе тысячагоддзе на новым «коле», якое адыграе ў гісторыі не меншую ролю, чым першае на заранку цывілізаціі. Вось калі пачнецца супраўды чалавечасць звалоўця. Бы творчыя рэсурсы разуму можна прыраўніць толькі да энергетичных рэсурсаў Сонца. Але як Сонца, працяваючыя праз бар'ер зямной атмасфери, губляе велізарную частку свай энергіі, так і людзі пад ціскам зямных клопатаў пакуль реалізуюць сваю творчую энергию на трох — чатыры працэнты.

Прастора, якую трэба заваяваць чалавеку, знаходзіцца ў яго пад капелюшом.

«Бездань магутнасці» з космасу — гэта перш за ўсё танная і экзагічна чистая энергія — вызваліць людзей ад знясільваючай працы. Здзейсніца мара Цыялкоўскага: асвойваючы космас — чалавецтва ўдасканаліць сябе. А ўявіць толькі, на што будзе здольны разняволены разум. Ды АТС для «мазгавога трэста», што аб'яднае творчую энергию ўсіх людзей,— проста дзіцячая цацка!

Так разважаў Юніцкі.

На гэты раз зялёй выглядала як кандыдацкая дысертацыя: 60 машынапісных старонак, 20 фігур чарцяжоў, формулы, табліцы... І адказ Юніцкі атрымаў з больш высокай прыступкі Дзяржкамвінаходства — з НДІ патэнтнай экспрэтызы. Прачытаў ён агульныя слова і вырашыў, што эксперт яго проста не зразумеў. Паехаў у Москву. З цяжкасцю прабіўся да аўтара ветлівага адказу. Той паглядзеў на Анатоля са шкадаваннем:

— І што гэта прыйшло вам у галаву? Ну, дапусцім, ваша сістэма працаздольная. Дык праходзіць жа яна будзе не па нашай тэрыторыі. Чаму вы хочаце атрымаць аўтарскае пасведчанне ў нас? Знаў жа, пабудаваць ваша «кола» можна, калі на ўсёй зямлі будзе камунізм. Але тады не патрэбна будзе і абарона аўтарскіх правоў... Вы што ж думаеце, у нас іншых спраў ніяма?

На стала грувасцілася гара папер. Напэўна, праекты самыя што ні на ёсць рэальнія, надзённыя.

Эксперт так і не зразумеў Юніцкага. Юніцкі ж паглядзеў на сябе вачамі эксперта. Выходзіць, ён звычайны «чайнік», у якім булькае бязглаздая ідэя. І жыццё сваё марнуе на пераносы гэтай ідэі па інстанцыях.

Можна было страціць надзею. Але Юніцкі пра іншое падумав. Вядома, патрэбны вынаходцы, якія ўдасканальваюць тую тэхніку, што мы маем сёння. Але хіба менш патрэбны тыя, хто думае: а што заўтра? Яны ж праектуюць галоўную каштоўнасць чалавечага жыцця — перспектыву. Тады чаму так атрымліваецца: чым бліжэй ідэя да будучыні — тым вышэй бар'ер для яе признання?.. Непрестыжны гэта пакуль занятак — зазіраць у будучае. Ці не таму, што мы ў яго часам... не верым?

А яшчэ Анатоль ведаў, што ідэя становіца сілай не пасля рэгістрацыі, а калі яе прызнаюць і падтрымаюць іншыя людзі. Ен панёс свае наяды туды, дзе разлічваў на разуменне. Неўзабаве часопісы «Ізобретатель и рационализатор» (№ 4, 1982 г.) і «Техника — молодежь» (№ 6, 1982 г.) апубліковалі артыкулы пра «кола Юніцкага».

Ці чакаў Анатоль авацый? Не ведаю. Але адзін разлік у яго быў: можа, праектам зацікавіцца які-небудзь інстытут, блізкі да касмічных распрацовак. Тады разам са спецыялістамі можна будзе зрабіць матэматычную мадэль, падключыць да справы ЭВМ. Но «праплічыцы» увесці тэхнічны бок такай справы аднаму немагчыма. Нават над звычайнімі машынамі б'юцца цэлья канструктарскія бюро... і няхай бы «кола» не паляяцца. Вось гэта быў бы контрапрэдмет! Юніцкі атрымаў бы маральнае права дасці задні ход і з лёгкай душой заняцца «зямнымі» справамі. Ну а пакуль задума — як дзіця, якое не стала на ногі. Хто ж яго падтрымае, калі не ён, бацька?!

**Рэзананс. І. В. БЯСТУЖАУ-ЛАДА, доктар гістарычных навук, састарышы Камітэта даследаванняў будаўчага Міжнароднай сацыялагічнай асацыяцыі [г. Москва]. «Дэмографы ААН прагназіруюць, што ў XXI стагоддзі рост зямнога народнасанасельніцтва будзе паступова памяншацца. і прыкладна да 2150 года народнасанасельніцтва Зямлі стабілізуецца на ўзроўні 13,5 мільярда чалавек. Гэта вельмі многа. Дастатковая сказаць, што ўся зямля без Антарктыды — гэта ройна 13,5 мільярда гектараў. Па гектару на чалавека. Вельмі мала. Вельмі высокая энергетычная нагрузкa. Нельга забываць, што шмат якіх краін Азіі, Афрыкі, Лацінскай Амерыкі толькі-толькі пачынаюць становіцца буйнымі спажыўцамі і вытворцамі энергіі. Калі працягніць гэту лінію развіцця, то робіцца зразумелай апаска спецыялістаў, якія гаворяць аб небяспечы перагрэву зямной атмасфери, «каранжарэнага» эффекту, пад'emu ўзроўню водаў Сусветнага акіяна**



на некалькі метраў, ну а ў тым выпадку, калі пачне раставаць і Антарктыду, — нават на некалькі дзесяткаў метраў. Наогул, катастрофічны з'язы... Мы павінны паспрабаваць рухацца ў напрамку так званага «грамадства нізкай энергетыкі», каб эфект жыцця быў той жа і нават лепшы, чым зараз, каб якасць жыцця была больш высокай, а енергіі мы трацілі менш. І вось у гэтай сувязі праект Анатоля Юніцкага, яго ідэя ўявілеца мие цікавай. Праўда, незвычайнай. Па сутнасці, гэта прынцыпова новы транспартны сродак».

## ПРЫЗЯМЛЕННЕ, АБО СУМНЕННІ ЮНІЦКАГА

Пасля выхаду ў свет сваіх артыкулаў Анатоль атрымаў два пісъмы. У адным — запрашэнне выступіць на Цыялкоўскіх чытаннях, якія штогод праводзіць Акадэмія навук СССР, у другім — павестка ў суд. У жыцці Юніцкага адкрыліся дзве новыя старонкі.

Даклад, які ён зрабіў у Калузе, быў з цікавасцю сустрэты ўдзельнікамі чытанняў — вучонымі, касманаўтамі, канструктарамі касмічнай тэхнікі, вынаходцамі-энтузіястамі. У тыя вераснёўскія дні 1982 года ў Анатоля было шмат касмічных сустрэч з людзьмі, імёны якіх вядомы ўсёй краіне. Але вось што яшчэ адзначаў Юніцкі: узважваюць не толькі ідэю, але і... яго самога. Як пры палёце ў космас — судносіны карыснай нагрузкі і носьбіта. Даведваліся прафесары, што перад імі самавучка, які не мае навуковай ступені, і адразу пачыналі глядзець на Анатоля, як на ўдзельніка самадзеянасці...

Неўзабаве Юніцкі быў прыняты ў Федэральную касманаўтыкі СССР. Першым з жыхароў Беларусі. Апроч касманаўтаў, вядома. І гэта можна было б лічыць поспехам, каб не было жыццё такім парадаксальным: радасці і беды ў ім надзейна «закальцаваны». У гэтых ж час у Сакольніцкім раённым судзе Масквы пачаліся пасяджэнні па іску жыхара сталіцы, слесара па спецыялізации, які сцвярджаў, што гэта ён апублікаваў пад псеўданімам «А. Юніцкі» ў часопісах артыкулы з апісаннем вынаходства, а паколькі пад гэтым жа прозвішчам аказаўся рэальная асона, патрабаваў прызнаць сваё аўтарства... Вяртаючыся ў Гомель з чарговага пасяджэння, Анатоль падумаў: ды што ж гэта робіцца? Белая гарачка нейкая... Суддзя, нарэшце, здагадаўся запрасіць на істца медыцынскую даведку. І высветлілася, што той ужо 30 гадоў на ўліку ў пхіхіятычнай лячбіццы з дыягнозам: манія крадзянку ідэй.

Два гады цягнулася гэтая цяжба. І жонка не пашкадавала, не прамінула спытцы:

— Ты сам хоць нармальні!! Праверыўся б. Што ты, я дзіця, з гэтым «колам» цешишся! Табе ўжо 37. Вунь твае равеснікі — дактары науки. А хто ты? Не, не дурань. Няшчасны няждачнік. Маленкі чалавек.

Сказала — я прысуд вынесла. Анатоль ведаў, што, здараецца, нават культурныя людзі кідаюць адзін у адзін тапачкамі. Але тут усё аказаўся куды больш сур'ёзна. Галіна дайшла да крайнасці. Ен зразумеў гэта, калі ледзь паспей схаліць за руку па агароджы балкона. А кватэра Юніцкіх — на чацвёртым паверсе...

Анатоль старания зачмыніў дзвёры на балкон. І пагадзіўся на развод, аб якім даўно паговорвала Галіна.

За акном стаяла ранняя восень. Аб шыбу білася зморана муха.

«Ну вось,— нявесела падумаў Анатоль.— Паўжыцца мінула, а што нажыў! Куды ні кінь...»

Хто мог падтрымачы яго ў «палёце» ў ту хвіліну! Маці-слянка, што падняла яго на ногі адна, без бацькі! Яна ўжо спыталася: а ці так, як трэба, жывеш, сыні..?.. Анатоль успомніў пра шчырага сабра дзяцяціства, з якім не бачыўся дваццаты гадоў. Тады, у шасцідзесятых, усе школьнікі марылі пра палёты ў космас. Анатоль з Міхасём таксама майстраваў і запускалі з даху самаробныя ракеты. Апошнюю з іх набілі порахам аж занадта. А бікфордаў шнур аказаўся караткаваты. Міхась паспей адваруцца. Анатолю поплыма шугнула ў твар. Сляды апёку заставаліся доўга...

Сустрэў яго Міхась, што называеца, па вышэйшому разряду. З вакзала на службовай машыне прымёў да сябе, у кватэрку, абстаўленую з шыкам. Нібы незнарок заўважыў, што хоць дом і тылавы, але планіроўку перарабіў на асабістаму заказу. А калі б не зрабілі гэта будаўнікі, яны бы потым на каленях перад ім поўзалі. Не прыняў бы дом і ўсё тут... Міхась — начальнік пажарнай аховы горада.

Расказаў яму Анатоль пра «кола» і пра свае пакути. Міхась як быцца не зразумеў: «Ты, значыць, усё «ракеты» запускаеш...» І пачулася ў яго голасе тая паблажлівасць, з дапамогаю якой «яялікі людзі» вызначаюць дыстанцыю паміж сабой і тымі, хто ім — не раўня.

Вось і з сябрам яго жыццё развязло. Цяпер Міхась незапланаваны ўспышкі тушыцы.

Анатоль шукай момант, з якога ў ягоным жыцці нібыта пачаўся нейкі перакос. І прыгодаў злашчаснае скрыжаванне. Гэта адтуль дзесяць гадоў запар «кола» накіроўвала яго па сваім «незвязным» кругу. І ён, Юніцкі, «парушаў» правілы руху, што існууюць у межах круга замнога. Цяпер на яго накладаюць штраф...

«Але ўсё-такі за што? Я ж нікому не зрабіў шкоды. Наадварот. Тоё, што я знайшоў, — дабро для ўсіх. Вазьміце. Я нічога не патрабую ўзаемен: ні пасад, ні звянняў, ні грошай... А выглядаю як вораг усім, нават блізкім людзям. І тыя, хто мнай незадаволены, па-свойму маюць рачую. А я? Таксама нібы маю рачую. Тады чаму ж усім дрэнна? Ці не таму, што кожная праўда — вяяўнічая? Дык вось дзе галоўны бар'ер — унутры нас...»

Ці разумна наогул наладжаны ў жыцці адносіны чалавека, які прапануе штосьці новае, з іншымі людзьмі? Вось пытанне, якое мучыць вынаходцу Юніцкага. А гэта ўжо не тэхніка, хутчэй — этыка. І пакуль яна такая, як ёсць сёння, ці патрэбны ён, Юніцкі, са сваім «колам»? І блізкім людзям, і ўсім чалавецтву, размежаванаму дзяржаўнімі граніцамі і варожасцю, з якой адна дзяржава ставіцца да другой, калі тая пропануе новы шлях у будучынне. Мэтэрнільныя выдаткі на сямі сямейныя праект — нішто ў параўнанні з намаганнямі, якія патрэбны, каб змяніць людзей, што не хочуць перамен. Навошта «захутра» таму, хто «мае ўсё» сёння?

Ці прыйшоў час новага «кола», на якім усе людзі будаўць рухацца ў адным напрамку? Або трэба пачакаць, пакуль на зямлі «людзі разумныя» навучачца быць поруч, застаючыся «людзьмі рознымі»?

Ці мо, трэба спыніцца, падумаць пра сябе, пра сваю бяспеку, пра свой дабрабыт, а потым ужо, калі зменяцца чалавечыя якасці, ісці: да агульнай мэты? Або ўсё ж вынаходзіць і будаўць «кола», не чакаючи перамен, як чакаюць лётнага надвор'я?

«Або — або»?! Усе мы сёння перад выбарам. Усе — на «скрыжаванні».

За час, пакуль Юніцкі задаваў пытанні самому себе, ён нібыта між іншым зрабіў сорак вына-

ходстваў па профілю інстытута. І таксама «жартам» атрымаў за іх аўтарскія пасведчанні. Адразу грымунулі перамены: ён прызнаны лепшым вынаходцам інстытута, прызначаны кіраўніком патэнтнай службы, запрошаны кансультантам у абласць савет таварыства вынаходцаў і рационалізатораў.

Сустрэў Анатоля дырэктар інстытута, акадэмік Акадэміі наукаў Беларусі А. І. Свірдзін:

— Даўк у цябе ж галава!.. Давай у аспірантуру. Буду тваім кіраўніком.

Тут Юніцкі вазьмі ды і ляпні:

— А можна як тэму ўзяць мой транспартны сродак?

— Ну, на гэтым «коле» пакуль не паедзеш. Справа далёкай будучыні. Для дысертациі — «безбаронная». Ды спецыялісту ў рэспубліцы чым. Хто восьме цябе «пад крыло»?.. Падумай.

І стаў Юніцкі моцна думачы. Можа, і сапраўды «кола» прыпыніць, ды як след усё ў жыцці ўладкаўца, абараніца, з сям'ёй адносіны наладзіць. А потым зноў за АТС ўзяцца... Але колькі ж часу зойме такі прыпынок? Гадоў пяць, а то і дзесяць. Ці не атрымееца як з падэздай у родную вёсачку Крукі, што ў Брагінскім раёне на Гомельшчыне. Гадоў дзесяць запар збіраўся Анатоль туды, дзе прыйшло яго маленства. Ды не як усё адкладаў на «потым». А цяпер пасля чарнобыльскай аварыі там — «зона». Праезд закрыты. Позна... Калі над намі павініцца лазерная кулакі з яздернай накачкай, «кола» будзе ўжо не трэба. Нават слова «зоркі» стане сінонімам вайны. Ці будаўць людзі пазіраць на зорнае неба — чаго добра чакаць адтуль?! — і успамінаць пра маральны закон у сабе? Ці не будзе занадта позна?..

Адкладзеш на потым — піши прапала!

...Перад вяртаннем на зямлю сістэма энергражыўлення АТС зараджаеца ад сонечных батарэй. На борт загружана ўнікальная матэрыяла, атрыманая на арбіце: крышталі і оптыка найвышэйшай якасці, хімічна чистыя лякарствы і, нарэшце, метал. Тая ж сталь. Выплаўленая ва ўмовах вакуума і бязважансці, яна мае німалу перавагу перад зямной: больш трымава і чистая, не паддаеца карозіі. Усе механизмы і конструкцыі на зямлі стануть больш лёгкія і даўгавечныя... На пасадку «кола» вядзе «лёгкі» махавік, які бяжыць па трубе наступстрач «цяжкаму». І конструкцыйная павольна прымае пачатковы выгляд...

Юніцкі глядзіць у ілюмінатор. Зямля ўнізе — такая ж, як на каліяровым здымку, што вісіць у інстытуце над яго рабочым столом: крохкі блакітныя шарыкі сядро блісконіца халоднага змроку.

Вось бы ўсе людзі ўбачылі яе такой у наявіні, сваімі вачамі! Можа, тады яны хутчэй узвысіцца над тым, што іх раз'яднóвае на зямлі? Калі бар'ер не абысці — над ім трэба ўзняцца. Но што такое светапогляд? Гэта погляд на свет. І чым вышэй над зямлём — тым ширэй перспектыва.

АТС прыымляеца па вузкім «халідоры», што ўстанаўліваеца самым натуральным чынам — супадзеннем «плоскасцей» цэнтру мас зямлі і «кола». Так маятнік гадзінніка, здведзены ўбок, немінуча вяртаеца ў зыходнае становішча. Хоць асабіст Юніцкаму блізкі другі образ: АТС — як капляло патрэбнага памеру. Ці не таму, што сам ён носіць капляло? Дарэчы, самы час яго называецца... «Кола плаўна, як самалёт на пасадачнай паласе, замірае на эстакадзе. Дарога дадому заняла шэсць гадзін. Як ад Чюмені да Гомеля».

...З работы ён вяртаеца па вуліцы, на якога яго асянёноцы безразважныя ідзі. І думае, што ўсе свае сорак так лёгка прызнаных вынаходстваў наўгад ці прамяніе на адно-адзінае, так і не прызнаны. Што б ні рабіў ён, а кружыца ў галаве гэта «кола». І галава кружыцы.

Аднай Юніцкі — інжынер, і яму ясна, што ніяма сэнсу будаваць такую сістэму без яе грунтоўнай эксперыментальнай праверкі. Вось толькі зрабіце «кола» ў мініяцюру немагчыма. Гэта ж не трубка вакол глобуса. Касмічна хуткасці лінейнага рухавіка нельга атрымаць на пісьмовым стале. Каб выпрабаваць магчымасці махавіка, дыяметр «колца» павінен быць не менш як некалькі кіламетраў...

І вось тут Юніцкага як токам ударыла. Так і ёсць: «кароткае замыканне!» Замінуўся круг, па якім ішоў ён дзесяць гадоў. Есць реальная «прамежкавы варыянт» для АТС! Гэта акумулірующая электрастанцыя новага тыпу — з махавіком. Яна дазволіць адпрацаваць шмат якіх канструктыўных элементы «кола». І ў той жа час па-

можа вырашыць сур'ёзную народнагаспадарчую праблему. Толькі паглядзіце, як нерытмічна вымушаны працаўца электрастанцыі: удзень і ўвечары — з найбольшай нагрузкай, а ўначы — амаль прастойваць. Па сваіх агульных магутнасці стансіі выводзяцца на зімовы пік з яго мінімумам і дуўгімі вечарамі. А прыходзіць лета — зноў разкі спад. Гэта колькі ж энергіі марнуеца! Калі ж будзе «склад», на якім можна назапасіць мілённыя кілаграмы для сезонных ваганняў і экстральных абставін, — можна абысціся без многіх электрастанцыяў.

Аддача энергіі будзе залежаць ад памераў «круга», які мы акрэслім для сябе на зямлі.

**Рэзананс. П. І. КЛІМУК, лётчык-касманаўт СССР,** двойчы Герой Савецкага Саюза [Зорны гарадок]. «Я думаю, што калі большасць людзей падымеца ў космас, то вайны не можа быць. Чаму! Таму што ў будучым, калі будаўць надзвычай вялікія арбітальныя станцыі [асеванне касмічнай пастормы можна ажыццяўляць усім краінам, якія знаходзяцца на зямлі], мы там, у космасе, будзем лічыць: не чалавек з Савецкага Саюза, не грамадзянін, дапусцім, Польшчы, Чэхаславікі або Злучаныя Штаты Амерыкі, а проста — зямлянін. Кожны чалавек, незалежна ад таго, якай ён нацыі і якой дзяржаве належыць, будзе працаўца для зямлі. І мне здаецца, якраз космас і дасы кожнаму з людзей роўныя права на абарону сваёй зямлі».

**І. Г. БАРЫСЕНКА, першы касманаўт СССР [Масква].** З пісма ў Гомельскім аўтобусе на пасадку — «беларускі Цыялкоўскі»! Прасім разгледзеце пытанне аб арганізацыі ініцыятыўнай групы або грамадскага кінструктарскага бюро па проблемах безракетнай касмічнай тэхнікі пры абласным савеце НТТ. Вырашэнне арганізацыйных пытанняў даўгачасца члену ФК СССР тав. Юніцкаму А. Э., які працае ў ёй працяглы час і з'яўляецца аўтарам прапануемай безракетнай сістэмы...»

Развітваюся з Анатолем на памятным скрыжаванні, куды выхадзяць дзве широкія вуліцы з двухбаковым рухам.

«Дык хто ж ён? — думаю я, гледзячы Юніцкага ў сіл. — Яшчэ адзін Мюнхгаўзен, які спрабуе выцягнуць з пагражальнай багны не толькі сябе, але і ўсё чалавецтва? Незвычайны няждачнік Хвараўті славаюць? Або сапраўдны вынайдзіца — «беларускі Цыялкоўскі»!» Пра гэта, чытач, меркаваць вам. Гэта ж — дзесяцігоддзе. І ён, як і ўсё працягніць прыдатнасці «кола» — спецыялістам. Я пра іншое. Нават калі задума Юніцкага не стане реальнасцю, то наўгад ці перастане быць ідэяй, вартасцю якой — у яе каштоўнасці. Гэта яшчэ адзін заклік да ѹдзялення людзей добраў волі, які пацвярджаеца ўласным жыццём.

Выслухаўшы фантазіі, аргументы і сумненні Юніцкага, я зразумеў, чаму агульнапланетнае «кола» вынаўшаў менавіта ён. Тут логіка Цыялкоўскага: «з'яўліся жаданні; за жаданнімі ўзникла дзеянісць розуму...» Усякі ўзлёт пачынаецца за кошт сіл унутраных.

Юніцкі шукае «выратавальны круг» не для сябе, не для сваіх блізкіх, а для ўсіх людзей. Па сутнасці, АТС — гэта новая этыка. Толькі ў тэхнічным выкладанні. Гэта парадак таго мыслення, якое так неабходна людзям, каб у іх была будучыня. Можа таму праект Юніцкага, як бы ўзяты з будучага, выклікае рэзананс усю сёння?

...Не пасплюва ад адысці ад скрыжавання — чую раздражнёны скрыгат тармазоў. Азіраюся. І бачу, як рэспектабельны вадзіцель іншамаркі з мясцовым нумарам — трэба ж, «Форд» у Гомелі! — высунуўся з кабіны і гэтым выразна круціц пальцамі ля скроні. А пасярэдзіне вуліцы Юніцкі, які зноў ледзь не трапіў пад колы, выгляд у яго вінаваты — не дачакаўся «зялёнага светла», і разгублены — куды ісці: наперад-назад?

«Астраўка бяспекі» на гэтым скрыжаванні ніяма. Трэба ісці.

Гомель — Мінск.

Фота аўтара.